

Helsingin kaupunki  
Kaupunkisuunnitteluvirasto

# Jalankulkijan kantakaupunki

[www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv)

## JALANKULKIJAN KANTAKAUPUNKI

Kaupunkisuunnittelulautakunta: 22.11.2016

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2016

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2016  
Kannen kuva: Roni Rekoma

# JALANKULKIJAN KANTAKAUPUNKI

## SISÄLLYSLUETTELO

### ESIPUHE

### TIIVISTELMÄ

#### 1 TYÖN RAJAUS

- 1.1 Työn kohde ja tavoite
- 1.2 Suhde kävelykeskustaan
- 1.3 Katutilan niukkuus kantakaupungissa
- 1.4 Jalkakäytävän erityisluonne

#### 2 JALANKULKU JA MUU LIIKENNE HELSINGISSÄ

- 2.1 Jalankulku kantakaupungin kulkutapana
- 2.2 Jalankulku liikkumisen kehittämissuunnitelmassa
- 2.3 Jalankulku yleiskaavassa
- 2.4 Raitioliikenteen linjastosuunnitelma
- 2.5 Pyöräliikenne
- 2.6 Citylogistiikka
- 2.7 Pysäköinti
- 2.8 Esteettömyys

#### 3 KEINOJA JA TAVOITTEITA JALANKULKUOLOSUHTEIDEN PARANTAMISEKSI

- 3.1 Jalankulkustrategiat
- 3.2 Katukohtaisia keinoja jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi rakennetuilla alueilla
  - 3.21 Kävelykadut
  - 3.22 Pihakadut
  - 3.23 Hidaskadut
  - 3.24 Kävelypainotteiset kadut
  - 3.25 Jalankulkupainotteiset kadut
  - 3.26 Yhteinen tila (shared space)
- 3.3 Erilliset jalankulkuyhteyksien järjestelmät
  - 3.31 Eritasojärjestelmät
  - 3.32 Parannettujen katutasojen verkkojen luominen
  - 3.33 Tasoerojen helpottaminen koneportain, luiskin

- 3.4 Muiden liikennemuotojen aiheuttaman estevaikutuksen vähentäminen
  - 3.5 Ympäristöllisiin tekijät
  - 3.6 Oleskelun tärkeys
  - 3.7 Jalankulkuväljyys ja mukavuus
  - 3.8 Odotusajat
- 4 EHDOTUS KANTAKAUPUNGIN JALANKULKUPAINOTTEISISTA KADUISTA
- 4.1 Jalankulkuolosuhteiden parantamiskohteiden valintaperusteet
  - 4.2 Ehdotettu kantakaupungin jalankulkupainotteinen katuverkko
    - 4.21 Asukkaat
    - 4.22 Työpaikat
    - 4.23 Palvelut
    - 4.24 Rantareitti
    - 4.25 Aukiot, puistot ja puistikot
    - 4.26 Helsinki Design District
  - 4.3 Joitain nykytilanteen ongelmia ja mahdollisuuksia
- 5 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

## ESIPUHE

Kävelykeskustan periaatesuunnitelma hyväksyttiin 1989. Kolmessa vuosikymmenessä periaatesuunnitelman ajatukset on toteutettu. Huolimatta siitä, että keskustassakin riittää vielä parannettavaa on nyt aika tarkastella jalankulkua laajemmalla alueella.

Asenteet ovat kehittyneet entisestään jalankululle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle myönteisimmiksi. Tästä on seurannut odotuksia kaupunkisuunnittelulle. Miten parantaa jalankulun asemaa, jalankulkuympäristöä ja edistää jalankulkua liikennemuotona?

Useissa kaupungeissa on selkeästi priorisoitu erityisesti keskustassa liikkumisen liikennemuodot. Jalankulku on asetettu ensi sijalle, sitten tulevat pyöräily ja joukkoliikenne, niiden jälkeen huoltoliikenne ja häntäsijalle on jätetty yksilöllinen ajoneuvoliikenne. Tietenkään itseisarvona ei ole yksityisautoilijan syrjiminen vaan niukan tilan jakamisen priorisoinnin ohje, joka ei voi olla joka tilanteen kategorinen sääntö. Priorisointi antaa suuntaa suunnittelulle.

Tässä työssä on otettu lähtökohdaksi ajatus jalankululle tärkeimpien kantakaupungin katujen muodostaman verkon määrittelemisestä ja kehittämisestä. Kadut olisivat useasti oman alueensa keskuksia; sydämiä tai em. katuja yhdistäviä katuja. Verkon tuomalla jatkuvuudella korostetaan myös jalankulun asemaa liikennemuotona. Selvityksessä esitetyt kadut olisivat jalankulkupainotteisia, ts. kaduilla on muita liikennemuotoja tilanteen mukaan.

Tämä työ on tehty kehittämällä ensin luvussa 4.1 esitetyt periaatteet, joiden mukaan luvussa 4.2 esitetty jalankulkupainotteisten katujen verkko on määriteltä. Määrittäminen on tehty periaatteita soveltaen maastokäynnein, viraston sisäisin keskusteluin ja katujen ominaisuuksia analysoimalla.

Raportissa on luvussa 3 tarkasteltu keinoja ja tavoitteita jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi sekä esimerkkejä eri kaupungeissa kehitetyistä järjestelmistä.

Tämä työ ei sisällä sellaista suunnitelmaa, joka toteutuessaan tulisi jossain vaiheessa valmiiksi. Työ on suunnan näyttäjä jalankulkuympäristön ja jalankulkijan aseman parantamiseksi kantakaupungissa.

Oleellista on, että esitetyllä jalankulkupainotteisten katujen verkolla tulee pyrkiä kaupunkisuunnittelun keinoin pitkäjänteisesti parantamaan jalankulkijan asemaa ja jalankulkuympäristöä.

Näin luotaisiin vähitellen, ehkä 20 - 30 vuoden kuluessa kantakaupunkiin jalankulkupainotteisten katujen verkko, jossa kulku olisi monin tavoin nykyistä miellyttävämpää paremman jalankulkuutilatarjonnan, kulun helppouden, turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta.

Tässä raportissa esitetty verkko on vain osa kantakaupungin jalankulkuympäristöä. Jalankulku kuuluu jokaiseen matkaan ja siten jalankulkuympäristöä on kaikkialla, sen laadusta on aina pidettävä huolta. Kaikki jalankulun ympäristöt ovat tärkeitä.

Kehittämällä kaupunkia, jossa tasokkaat kävelyalueet on integroitu joukkoliikenteeseen, kantakaupungissa erityisesti raitioliikenteeseen ja muihin kestäviin liikennemuotoihin tuotetaan samalla ympäristöllisiä, terveydellisiä ja sosiaalisia hyötyjä kaupungin asukkaille.

Tämän työ pyrkii osaltaan vastaamaan Helsingin kaupunginvaltuuston strategiaohjelman 2013 - 2016 kohdassa 3 toimiva Helsinki esitettyihin seuraaviin toimenpidelistauksiin:

-Yleisten alueiden aluesuunnitelmissa parannetaan katujen, virkistysalueiden ja aukoiden laatua, turvallisuutta, siisteyttä ja toimivuutta tiivistyvässä kaupunkirakenteessa.

-Julkisen kaupunkitilan käytettävyyttä kehitetään muun muassa esteettömyyttä ja turvallisuutta edistämällä

-Jalankulku- ja pyöräilyverkostojen jatkuvuutta ja turvallisuutta parannetaan.

-Priorisoidaan joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn osuutta nostavia liikennehankkeita.

## 1. TYÖN RAJAUS

### 1.1 Työn kohde ja tavoite

Työn kohteena on Helsingin kantakaupungin "kivikaupunki". Kivikaupungissa-kin työ on rajattu rakennettujen kortteleiden katuihin. Rantareittejä, eikä yleisemminkään virkistysreittejä suunnitella tässä yhteydessä. Luonnollisesti kaikki jalankulun kulkuyhteydet muodostavat samaa yhtenäistä jalankulkuverkkoa. Kytkenät ja yhteydet kantakaupungin jalankulkupainotteisten katujen ja rantareitin välillä ovat tärkeitä, vaikkei niitä ole erityisesti esitetty.

Rajaukseen on syynsä. Kivikaupungin jalankulun ympäristö on hyvin erilainen virkistysreittien ympäristöstä. Ongelmat ja ratkaisut poikkeavat toisistaan. Kivikaupungissa valtaosa katutiloista on kapeampia kuin nykyisten suunnitteluohjeiden mukaan katu tulisi mitoittaa. Esimerkiksi pyöräteiden ja -kaistojen viimeaikainen lisäämistarve on monin paikoin tuonut esille eri intressiryhmien tarpeiden ristiriidat.

Tässä työssä tavoitteena on luoda ehdotus siitä miten kantakaupungin jalankulkua tulisi priorisoida. Taustaksi esitetään kokonaiskuva siitä miten eri liikennemuotoja aiotaan viimeaikaisen päätöksenteon pohjalta kehittää.

Yksittäisten katujen mukaan ottamiselle on luotu kriteerit. Kriteerit parhaimmin täyttävät kadut on valittu jalankulkupainotteisina kehitettäviin katuihin. Kuten suunnittelussa yleensä, valinnat ovat myös osin näkemysperusteisia arvovallintoja.

### 1.2 Suhde kävelykeskustaan

Kävelykeskustaa ja sen suunnittelua ei käsitellä tässä selvityksessä. Siitä tehdään vuonna 2017 oma selvityksensä. Kävelykeskusta on se osa kantakaupunkia, jossa jalankulun merkitys liikennemuodoista korostuu. Helsingin kävelykeskusta on verraten tiivis. Helsingin kaupunkirakenteen perusmuoto, suppiloituva rakenne kohti kaupunkirakenteen ydintä vaikeuttaa laajan kävelykeskustan syntyä. Helsinki on ensisijaisesti joukkoliikennekaupunki, mutta pyrkimys huolehtia yksilöllisen ajoneuvoliikenteen käytön edellytyksistä keskustan vetovoimaisuuden säilyttämisen nimissä, ilman lisäpanostusta uusiin yksilöllisen ajoneuvoliikenteen väyliin, tekee kävelykeskustan laajentamisen vaikeaksi.

On tärkeää huolehtia kantakaupungin liittymisestä kävelykeskustaan. Siis siitä miten tässä työssä esitettävät kantakaupunkia koskevat jalankulkua koskevat tavoitteet ja kävelykeskustan laajentumiseksi esitettävät tavoitteet tukevat toisiaan.

Yleiskaavassa Helsingin kasvun mahdollisuudet perustuvat suurelta osin ehdotettuihin kaupunkibulevardeihin. Kaupunkibulevardeilla jalankulku on merkittävässä osassa liikkumista. Tässä työssä ehdotettavien jalankulkupainotteisten katujen tulee yhdistyä katubulevardeihin.

### 1.3 Katutilan niukkuus kantakaupungissa

Katutilan mitoituksessa tulee ottaa huomioon monia seikkoja varsinaisen liikumistilan lisäksi kuten pysäköinti, joukkoliikenteen pysäkit, kunnossapidon vaatimukset, pelastusajoneuvojen tarpeet, katupuiden vaatima tila, lumitila ja kadun alapuolelle sijoitettavan kunnallistekniikan tilantarpeet. Lisäksi tulee ottaa huomioon katuun liittyvän maankäytön vaatimukset ja kaupunkikuvaan, katutilan viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja moneen muuhun tekijään vaikuttavia seikkoja. Kadun eri käyttötavoitteet ja ratkaisut voivat olla hyvinkin paljon ristiriidassa keskenään.

Kantakaupungin katutilojen leveys on uudisrakentamista koskevien teknisten suunnitteluohjeiden tavoitteisiin nähden niukka. Helsingin kapeimmat katutilat ovat yleisimmin eteläisissä kaupunginosissa. Alla esimerkkejä:

Fredrikinkatu	15 m
Korkeavuorenkatu	14,5 m
Liisankatu	17 m
Unioninkatu	17 m
Tehtaankatu	18 m
Helsinginkatu	30 m
Mannerheimintie keskustassa	47 m

Pysäköinti on merkittävästi katutilaa varaava toiminto kantakaupungissa. Pysäköintikysynnässä voi tapahtua muutoksia tulevaisuudessa. Auton omistus on vähenemässä erityisesti nuorten keskuudessa. Myöskään ajokortin omistus ei ole nuorille itsestäänselvyys. Syynä on usein ympäristötietoisuus ja keskeisten liikennemuotojen käytön kasvu.

Myös muutokset pysäköintipolitiikassa vaikuttavat katutilan käyttöön. Autojen pitkäaikaissäilytys tulee vähenemään kantakaupungissa asukaspysäköinnin hinnan noustessa.

Autojen yhteiskäyttö saattaa myös vähitellen lisääntyä nykyisestä.

Liikkuminen palveluna konseptin myötä on jopa esitetty, että tarve yksityisauton omistamiselle häviäisi vuoteen 2025 mennessä. Liikkuminen palveluna konseptissa digitaalisten alustojen avulla kaikki julkisen liikenteen muodot paketoitaisiin yhdeksi kuukausimaksulliseksi palveluksi.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana kantakaupungin asukasmäärä on kasvanut noin 15 %. Autoistumisaste (autoja/1000 henkeä) on laskenut noin 10 %. Kantakaupungin rajan, samoin kuin niemen rajan laskentalinjan ylittävä ajoneuvoliikenne on puolestaan laskenut hieman alle 10 %.

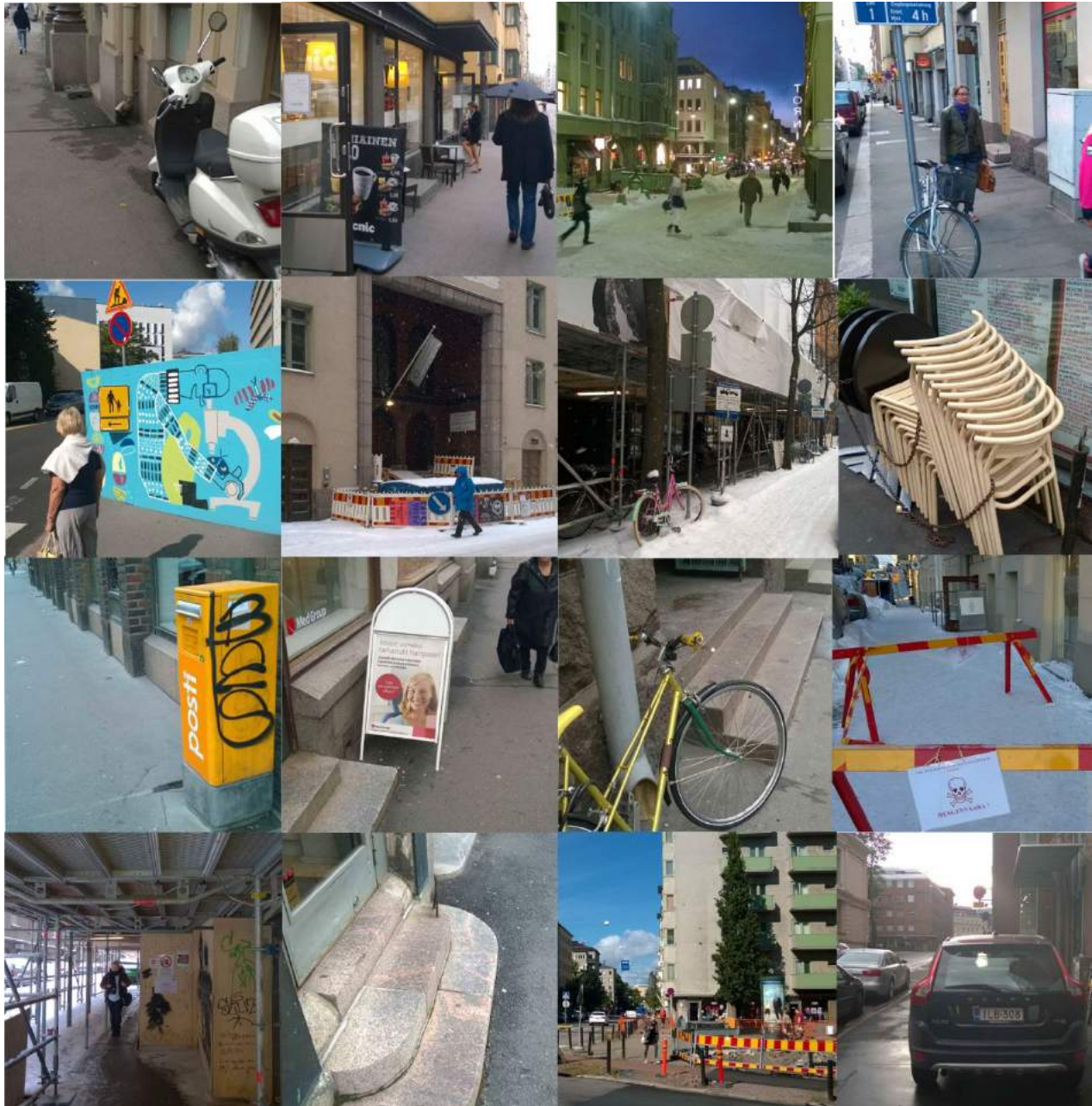
Verrattuna vuoteen 1993 Niemen rajalla Lauttasaaren suunnalla on 8% (+6 000 autoa) enemmän, kun taas Töölön suunnalla on 22% (-24 000 autoa) vähemmän ja Hakaniemen suunnalla 16 % (-4 000 autoa) vähemmän.



## 1.4 Jalkakäytävän erityisluonne

Toisin kuin ajoratatilat, jalkakäytävät ovat monien muiden toimintojen kuin jalankulun käytössä. Jalkakäytävälle sijoitetaan mainoslaitteita, jakokaappeja, postin keräyslaatikoita, liikennemerkkejä. Jalkakäytävä varataan kiinteistöjen remonttien tukitilaksi. Jalkakäytävälle sijoitetaan terasseja ja varastoidaan tavaroita tai kerätään lunta. Useasti liiketiloihin johtavat portaat ulottuvat jalkakäytävälle. Jalkakäytävälle pysäköidään eri ajoneuvoja ja pysähdytään huolto- ja huoltotöissä.

Osa näistä toiminnoista on pakko sijoittaa jalkakäytävälle. Jalkakäytävän käytettävissä oleva leveys voi paikallisesti helposti vähentyä puoleen eri käyttötappojen varatessa jalkakäytävää käyttöönsä.



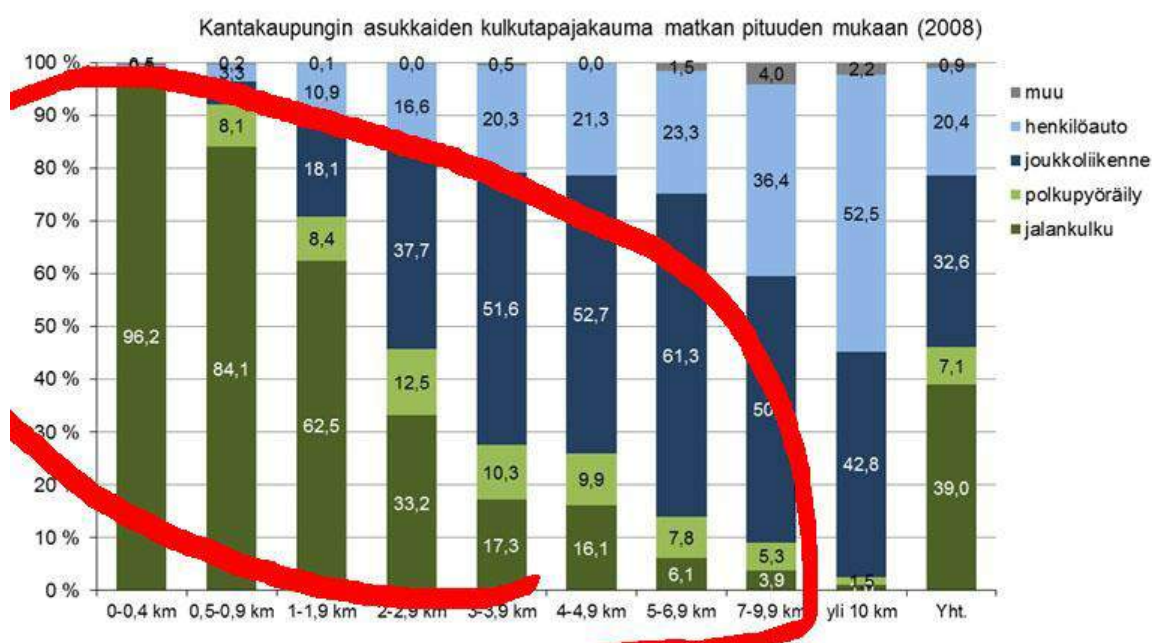
*Jalkakäytävän eri käyttötappoja. Portaat, avoimeksi teljetyt ovet, A-ständit, jakokaapit, postin keräyslaatikot, erilaiset pysäköidyt ja pysäytetyt ajoneuvot,*

*pysäkit, liikennemerkit, työmaan tukialueet, varastoidut terassikalusteet ... Jalankäytävätilaa vaativat toiminnot ja rakenteet ovat moninaisia.*

## 2 JALANKULKU JA MUU LIIKENNE HELSINGISSÄ

### 2.1 Jalankulku kantakaupungin kulkutapana

Jalankulku on kantakaupungissa alle 2 km matkoilla pääasiallinen kulkutapa. Vuoden 2008 henkilöliikennetutkimuksen mukaan jalankulku on ollut pyöräilyä suosituimpi jopa 5 km matkapituuteen saakka. Uudempaa kattavaa tutkimusta ei ole olemassa. Pyöräilyn suosion kasvaessa tilanne lienee kuitenkin jonkin verran muuttunut. Joukkoliikenteen osuus alkaa kasvaa jo yli kilometrin matkoilla, kunnes vakiintuu noin puoleen kaikista matkoista yli 3 km:n matkoilla. Henkilöauton osuus kulkutapana nousee matkan pituuden kasvaessa.

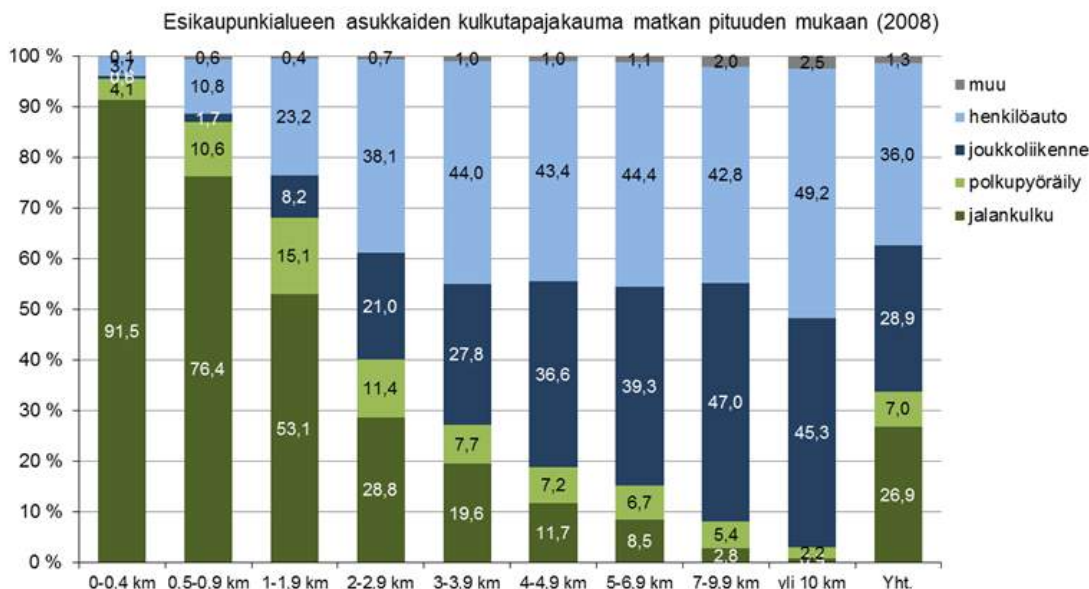


#### *Kulkutapajakauma kantakaupungissa.*

Kun katsotaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä yhdessä, ne vastaavat kantakaupungin asukkaiden kulkutavoista 80 % tai yli, pisimpiä matkoja lukuun ottamatta. Näistä jalankulku ja joukkoliikenne nojautuvat voimakkaasti toisiinsa. Kahta kilometriä pidemmillä matkoilla jalankulku ja joukkoliikenne muodostavat toisiaan tukevan matkaketjun.

Esikaupunkialueella jalankulun osuus on eri matkapituuksilla kauttaaltaan lievästi kantakaupunkia vähäisempää. Esikaupunkialueella henkilöauton käyttö on lyhyillä matkoilla (0-5 km) kaksinkertaista kantakaupunkiin nähden. Pidemmällä matkoilla henkilöauton käyttö on samalla tasolla sekä kantakaupungissa että esikaupungissa. Pyöräilyn merkitys on esikaupunkialueella samalla tasolla kuin kantakaupungissa. Joukkoliikenteen käyttö kohdistuu kantakaupunkia pidempiin matkoihin.

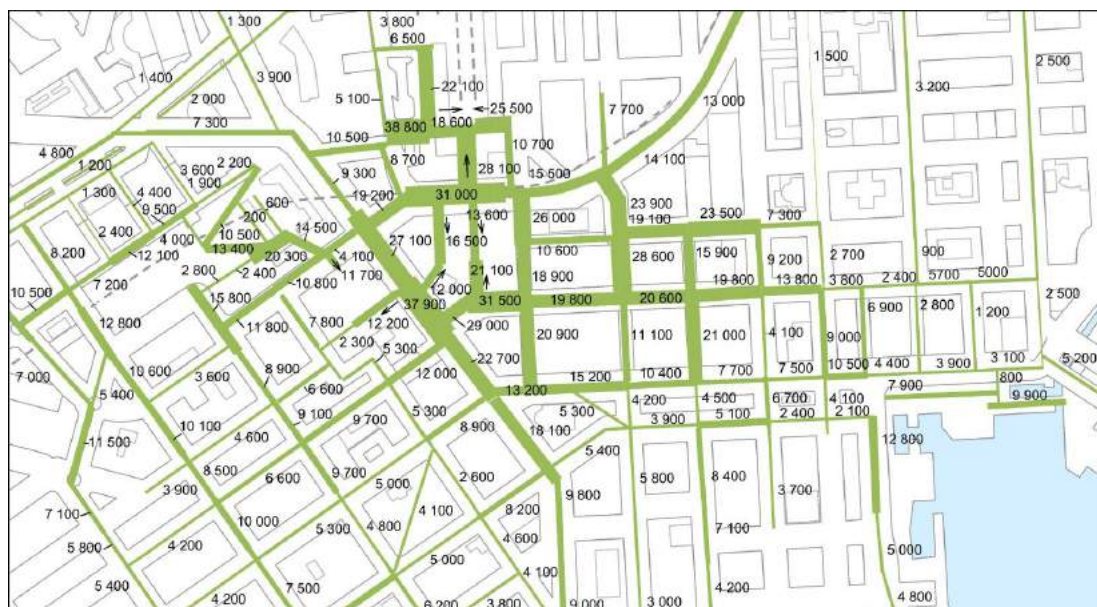




### Kulkutapajakauma esikaupunkialueella.

Jalankulkijamääriä kantakaupungissa ei ole kattavasti seurattu. Vuonna 2014 käynnistettiin jalankulikututkimus, johon liittyen kesällä 2014 ja 2015 tehtiin verrattain laajat jalankululaskennat kantakaupungin alueella painottaen ydinkeskustaa.

Ydinkeskustassa jalankulkijamääriltään vilkkaimmilla kaduilla jalankulkijoita on suuruusluokkaa 20 000 - 40 000 jk/vrk. Erityisesti Kampissa on useita jalankulun suhteen vilkkaita katujaksoja, joissa jalankulkijamäärät ovat suuruusluokassa 10 000 jk/vrk.



*Keskustan jalankulkijamääriä kadun poikkileikkauksessa, vuorokauden keskiarvo (kesä 2014 ja 2015), Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2015, Ksv.*

## 2.2. Jalankulku liikkumisen kehittämissuunnitelmassa

Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman (khs 12.1.2015) tavoitteena on tukea liikennesuunnittelussa tehtäviä valintoja ja ohjata Helsingin liikennepolitiikan suuntaa osana kaupunkisuunnittelua.

Liikkumisen kehittämissuunnitelma vastaa Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa asetettuihin tavoitteisiin ja tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) tavoitteita.

Liikennejärjestelmän tavoitteisiin perustuen liikennesuunnittelulle asetetaan toimintalinjaukset. Toimintalinjausten valinnassa on painotettu linjausten vaikuttavuutta sekä niiden kykyä vastata merkittävimpiin tavoitteiden ja nykytilan välisiin eroihin. Toimintalinjausten määrää on rajattu niin, että ne määrittelevät lähitulevaisuuden toiminnalle selvät painopisteet. Synergiaetuja on pyritty hyödyntämään siten, että yksittäinen toimintalinjaus vaikuttaa usean tavoitteen toteutumiseen.

Toimintalinjaukset on jaettu neljään aihepiiriin:

- liikennejärjestelmän toimivuus
- keskusta-alueet
- keskusten väliset runkoyhteydet
- suunnittelukäytännöt

Liikkumisen kehittämissuunnitelma on kiteytetty yhteensä kuuteentoista toimintalinjaukseen, jotka ohjaavat liikennesuunnittelua pitkäjänteisesti kohti tavoitetta.

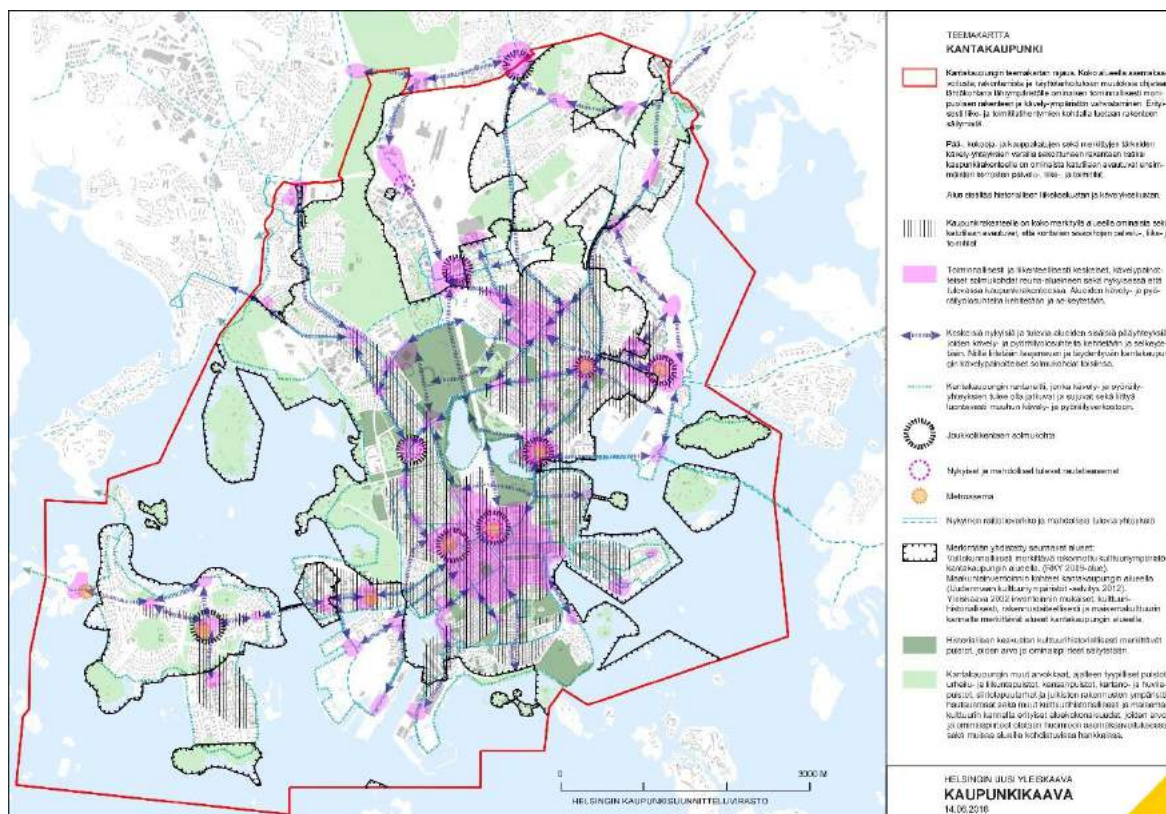
Jalankulkua koskee keskusta-alueita koskeva määrittely: Kaupunkikeskustat suunnitellaan ihmisten mittakaavaan: kaupunkitila suunnitellaan kokonaisuutena ja huolehditaan kävely-yhteyksien jatkuvuudesta, virikkeisyydestä, esteettömyydestä ja turvallisuudesta.

Liikkumisen kehittämissuunnitelman mukaan suunnittelun yleisenä periaatteena on huolehtia ensimmäisenä liikenteen heikoimman osapuolen eli kävelijöiden tarpeista. Tämän jälkeen huomioidaan järjestyksessä pyöräliikenteen, joukko-liikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoilun tarpeet.

## 2.3 Jalankulku yleiskaavassa (kaupunkikaava)

Kantakaupunki on yleiskaavan kaavamääräyksen mukaan ”Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava kantakaupungille ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen sekä liike- ja toimitilojen riittävä määrä. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen erityisesti kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. Kaupunkibulevardeihin rajautuvilla alueilla korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 1,8 ja keskeisten katujen varsilla kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.”

Kaikkia keskusta-alueita koskevat kaavamääräykset, joiden mukaan ”Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsiin. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet tarkoituksenmukaisille joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpysäköinneille.



*Yleiskaava, (kaupunkikaava), kantakaupungin teemakartta, 14.6.2016.*

Yleiskaavan tavoitteena on, että Helsingin kantakaupunki on tulevaisuudessa-kin liike-elämän, työpaikkatiheyden, kaupan, erikoistuneiden ja monipuolisten palveluiden ja työpaikkojen, matkailun, kulttuurin, houkuttelevan keskusta-asumisen sekä urbaanin metropolin vahvin ja vetovoimaisin ydin, valtakunnan pääkeskus. Kilpailukyvyä säilyttämiseksi ja vahvistamiseksi sitä tulee yleiskaavassa vahvistaa ja laajentaa.

Kaavamääräyksissä korostetaan kestäviä kulkumuotoja koko kantakaupungin alueella. Erityistä huomiota tulee kiinnittää jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinnin tulee ensisijaisesti olla maan alla ja kadunvarressa.

Kävelyolosuhteita parannetaan koko kaupungin alueella. Kävely on kaupungissa liikkumisen perusmuoto, sillä kävely on osa jokaista matkaa ja matkakettua. Tiivistyvissä kaupungissa yhä useammat paikat ovat saavutettavissa kävellessä, sillä palveluita on muuallakin kuin kaupunginosakeskuksissa. Kävelyä priorisoidaan erityisen voimakkaasti kantakaupungissa ja uusilla keskusta-alueilla. Kävelyverkon yhdistävyys on korkea ja reitit ovat laadultaan korkeatasoisia: suorina, selkeinä, viihtyisinä, esteettöminä ja turvallisinä. Katutilassa viihtymi-

nen ja viipyminen ovat kaupunkielämän ja asioinnin kannalta keskeisessä roolissa. Kantakaupunki jäsentyy autoliikenteen kannalta merkityksellisten katu-  
jen verkkoon sekä verkon solmujen sisäpuolelle jääviin rauhallisen liikkumisen  
alueisiin

## 2.4 Raitioliikenteen linjastosuunnitelma

Helsingin raitiovaunulinjasto on pitkään pysynyt melko muuttumattomana. Viime vuosien merkittävimmät muutokset ovat olleet linjan 9 perustaminen, linjojen 3B/3T (nykyisin linjat 2 ja 3) reitin siirtäminen Kampin kautta liikennöitäväksi sekä Jätkäsaaren raitioliikenteen aloittaminen.

Raitioliikenteessä tehdään vuosittain noin 57 miljoonaa nousua.

HSL:n hallitus hyväksyi raitioliikenteen linjastosuunnitelman 10.2.2015. Siinä pyritään luomaan Helsinkiin helposti hahmotettava raitioliikenneverkosto joka palvelee mahdollisimman monen matkustajan liikkumistarpeita ja joka kytkeytyy saumattomasti muihin liikennemuotoihin.

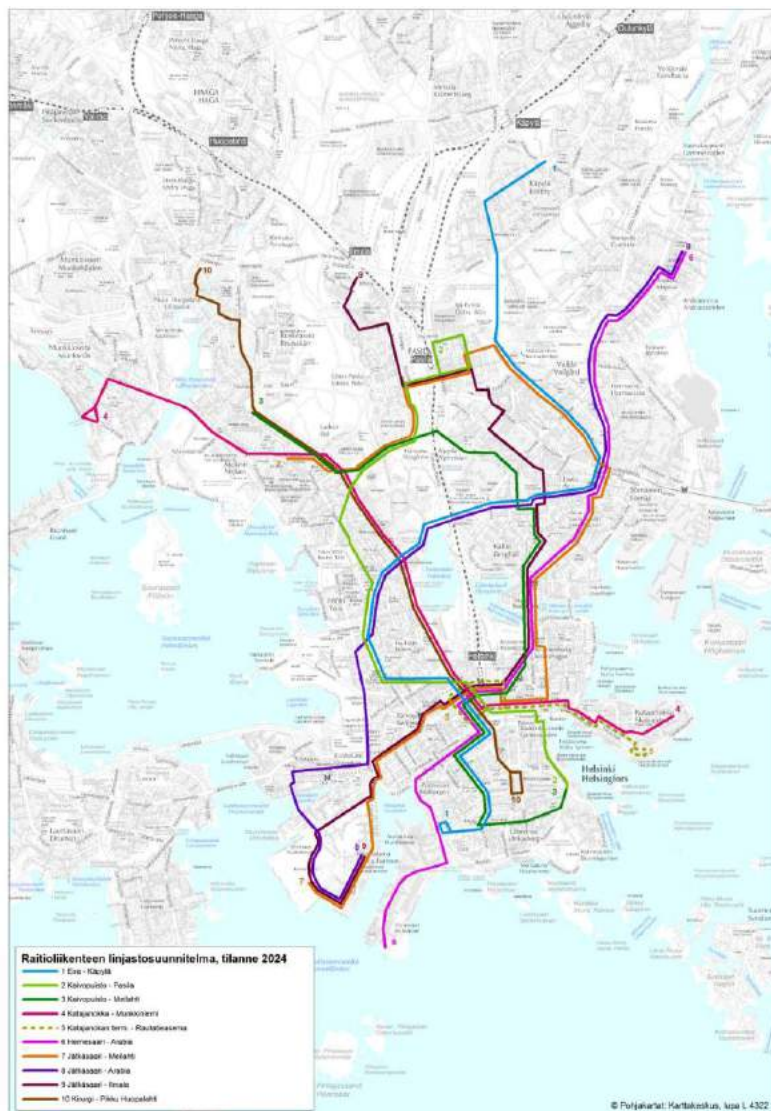
Linjastomuutokset tapahtuvat vaiheittain vuosien 2016 - 2024 aikana.

Suunnitelmassa raitioliikenteestä muodostuu kantakaupungin alueelle nykyistä vahvempi verkko, jolla matkustaminen on helppoa tiheiden vuorovälien vuoksi. Pääkaduilla kulkee kaksi tai useampia raitiolinjoja, jolloin vuorovälit linjojen yhteisillä osuuksilla ovat enintään 5 - 6 minuuttia päivästä ja vuorokaudenajasta riippuen. Osalla linjoista pääsee matkustamaan kätevästi kaupungin poikki ja pyrkimyksenä on ollut, että vaihdottomia matkoja voisi tehdä pitkälti samoilla reiteillä kuin nykyisinkin.

Suunnitelma parantaa raitioliikenteen kustannustehokkuutta, minkä seurauksena viikoittaisten lähtöjen määrää on voitu esittää lisättäväksi. Lisäys kohdistuu ensisijaisesti päivä- ja iltaliikenteeseen. Ruuhka-aikojen kapasiteetin riittävyys turvataan tulevaisuudessa nykyistä hieman suuremmilla raitiovaunuilla.

Raitiolinjaston palvelualueella on nykyisin väestöä ja työpaikkoja lähes saman verran. Työpaikkojen osalta selkeä painopiste on keskustassa, mutta työpaikkoja on melko kattavasti myös koko raitioliikenteen liikennöintialueella. Sen vuoksi raitioliikenteessä eri suuntien matkustajamäärät ovat selkeästi paremmin tasapainossa kuin linja-autoliikenteessä tyypillisillä esikaupunkilinjoilla.





*Raitioliikenteen linjastosuunnitelma, tilanne 2024.*

Linjastosuunnitelman toteuttaminen tapahtuu vuosittain seuraavasti:

2016

- Linja 5 on aloittanut liikennöinnin Katajanokan terminaalille.

2017

- Reijolankadun raitiotien valmistumisen jälkeen linjojen 2 ja 3 liikennöinti pohjoisessa erotetaan toisistaan. Linja 2 pidennetään Pasilaan ja linja 3 pidennetään Meilahteen uudelle käänköpaikalle.
- Välimerenkadun raitiotien valmistumisen jälkeen linjan 9 eteläinen pääte pysäkki siirretään Saukonpaateen. Linjan 7 rengas puretaan ja linjan 7 eteläinen pää siirretään Senaatintorilta Jätkäsaareen Länsiterminaalille.
- Linjan 1 reitti muutetaan ja liikennöintiäikoja laajennetaan
- Linjojen 6 ja 8 vuoroväliä arkisin ruuhka-aikoina pidennetään.

2019

- Linja 6 pidennetään Hietalahdesta Eiranrantaan

2021

- Pasilan raideyhteydet valmistuvat. Linjan 2 reitti suoritetaan Pasilansillalta suoraan Pasilankadun kautta Veturitielle. Linja 7 jatketaan Pasilasta Meilahteen ja reitti suoritetaan Pasilansillalta suoraan Pasilankadun kautta Veturitielle. Linjan 3 pohjoinen päätepysäkki siirretään Meilahdesta Kuusitielle. Linja 9 jatketaan Pasilasta Ilmalaan.

## 2023

- Jätkäsaaren raitiotieverkko valmistuu lopullisesti. Linjan 7 reitti pidennetään Länsiterminaalilta Melkinlaiturin uudelle kääntöpaikalle ja linjat 8 ja 9 pidennetään Saukonpaadesta Länsiterminaalille.
- Hernesaaren raitiotie valmistuu ja linja 6 pidennetään Eiranrannasta Hernesaareen.

Linjan 2 reittimuutos Mannerheimintieltä Topeliuksenkadulle toteutetaan Topeliuksenkadun radan valmistuessa 2020-luvun alussa. Raitiotien valmistuminen ei ole kriittinen tekijä käsillä olevan linjastosuunnitelman toteuttamiseksi.

## Kruunusillat

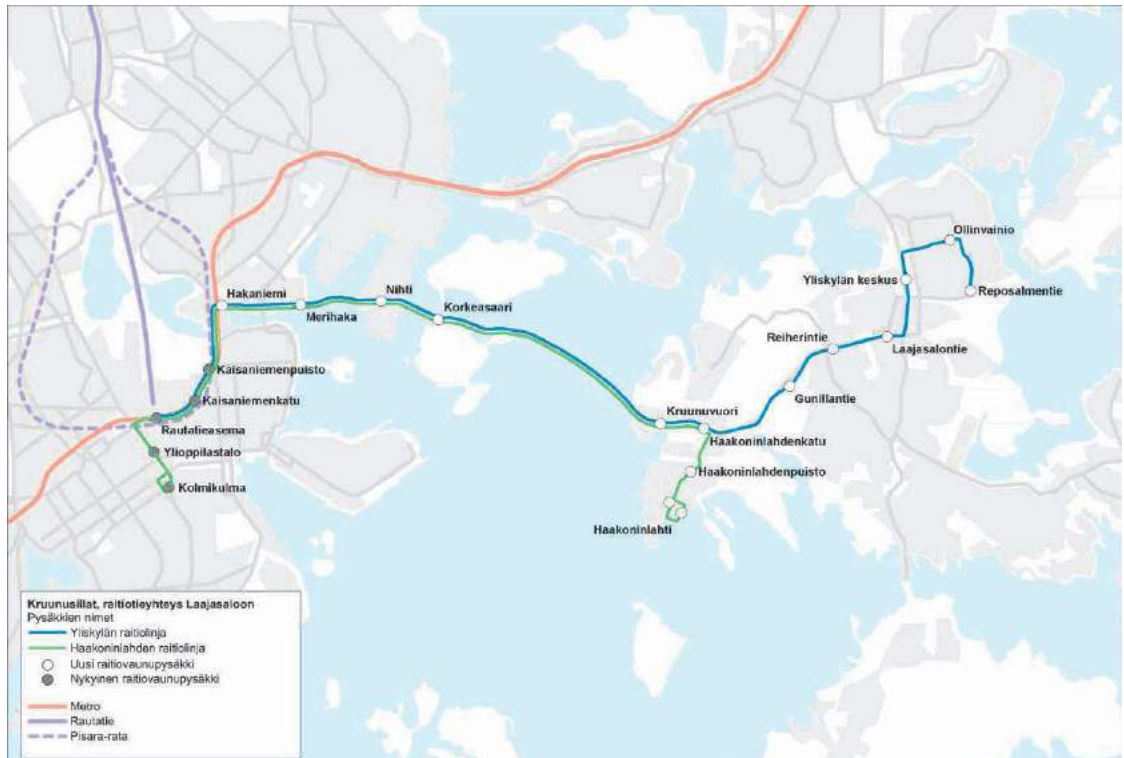
Kaupunginvaltuusto päätti 31.8.2016 hyväksyä Kruunusillat-hankkeen toteuttamisen Helsingin keskustan ja Laajasalon väliseksi raitiotieyhteydeksi

Hanke sisältää Helsingin keskustan ja Laajasalon välisen raitiotieyhteyden siten, että perustetaan kaksi uutta raitiolinjaa: Kolmikulma – Haakoninlahti ja Rautatieasema-Yliskylä. Linjaus kulkee Helsingin keskustasta alkaen joko Kolmikulmasta tai Rautatieasemalta Kaisaniemenkadun ja Pitkäsillan kautta Hakaniemenrantaan ja sieltä edelleen Nihdin ja Korkeasaaren kautta Kruunuvuorensiltaa pitkin Kruunuvuorenrantaan. Kruunuvuorenrannasta raitiotie jatkaa Haakoninlahdenkatua pitkin Kruunuvuorenrannan eteläosiin ja Yliskylään nykyisen Yliskylän keskuksen pohjoispuolitse Reposalmentien päätepysäkille.

Raitiotien yhteysvälillä Hakaniemestä Kruunuvuorenrantaan toteutetaan pyöräliikenteen baanayhteys sekä jalkakäytävät kaikille siltaosuuksille ja Korkeasaaren alueelle radan varrelle.

Kruunusillat –hankkeen toteuttamisen tavoiteaikataulun mukaan rakentaminen käynnistetään vuonna 2018 ja raitiotien liikennöinti alkaa koko linjan pituudelta vuoden 2026 alussa.





Uudet ja nykyiset pysäkit Kruunusillat hankkeen raitiolinjojen varrella (HSL 2016).

## 2.5 Pyöräliikenne

Kaupunginhallitus hyväksyi 27.1.2014 pyöräilyn edistämishjelman periaatteet ohjeellisena noudatettaviksi.

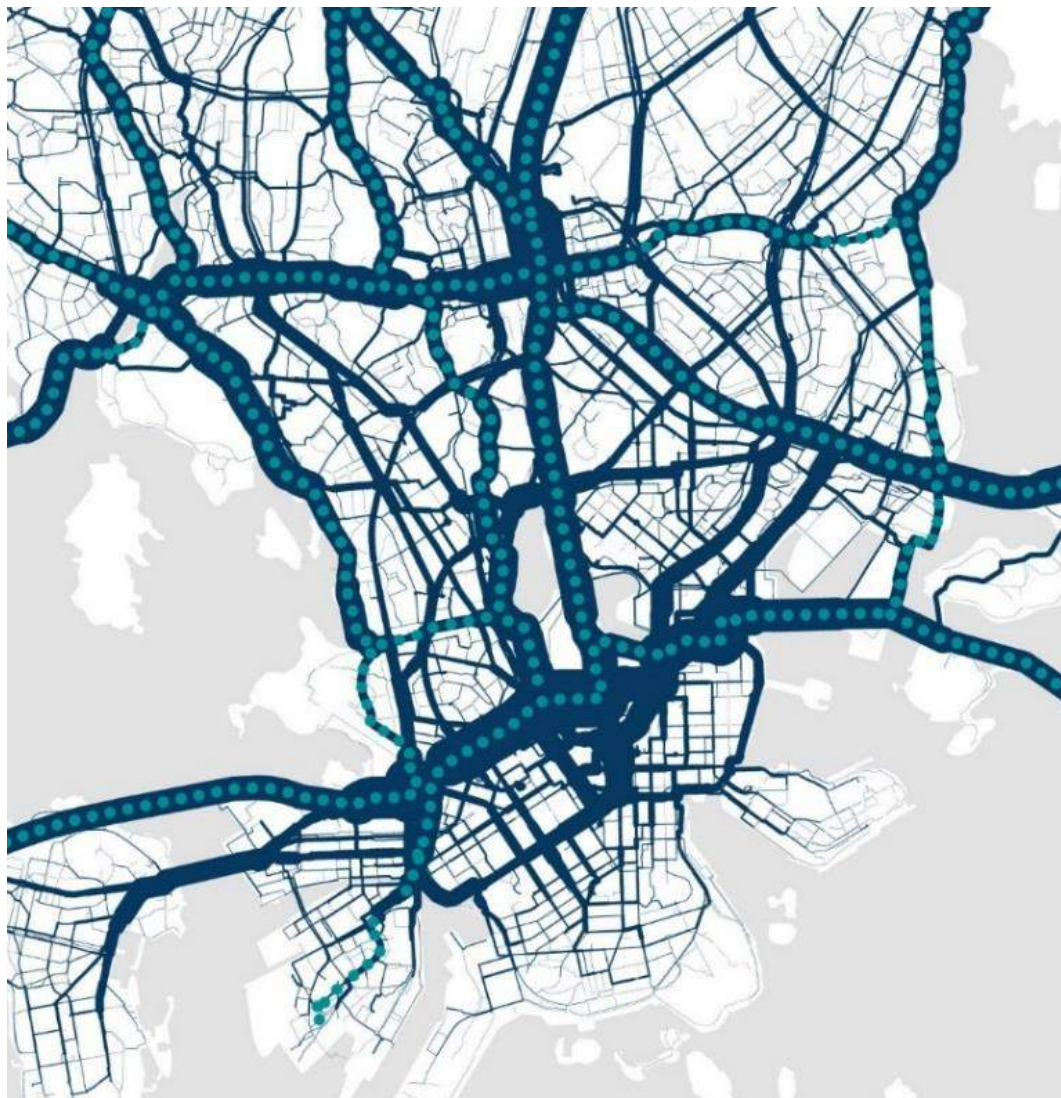
Edistämissuunnitelman toimenpiteet on jaettu kuuteen osa-alueeseen: politiikka, infra, palvelut, viestintä, toteutus ja seuranta.

Toimenpiteet painottuvat voimakkaasti pyöräilyn infrastruktuurin kehittämiseen. Kantakaupungin katuverkossa huomio keskittyy pyöräilyn ja autoliikenteen yhteensovittamiseen, mikä edellyttää erillisten pyöräliikennejärjestelyiden toteuttamista niillä katuosuuksilla, joilla vilkkaan autoliikenteen rauhoittaminen ei tule kyseeseen. Nämä ovat autoliikenteen pää- ja kokoojakatuja, joiden varalle sijoittuu suhteellisesti eniten toimintoja ja jotka pääsääntöisesti muodostavat suurimmat ja helpoiten hahmotettavat reitit myös pyöräliikenteelle. Siksi erityisesti kantakaupungissa on tavoiteltavaa, että autoliikenteen pääreitit ovat myös pyöräilyn pääreittejä.

Katuverkon ulkopuolella toimenpiteenä toteutetaan puisto-, rata- ja moottoritiekäytäviä hyödyntäviä baanoja (laatukäytäviä), jotka tarjoavat suoria ja kattomia yhteyksiä suurimpien asuntokeskittymien, työpaikkakeskittymien ja kampusalueiden välille. Pyöräliikenteen rakenteellisia järjestelyjä kehitetään kasvavan pyöräliikenteen tarpeisiin. Pyöräilyn ja jalankulun erottelu huomioidaan erityisellä painoarvolla, sillä lisääntyvä pyöräily ei saa aiheuttaa turvattu muutta jalankulkijoille. Parempi erottelu mahdollistaa myös sujuvamat ja turvallisemmat järjestelyt pyöräilylle.

Suurimmat ongelmat Helsingin pyöräliikenneverkossa keskittyvät kantakaupungin alueelle. Kantakaupunkia kohti tullessa muut toiminnot, kuten joukko-liikenneverkko, kadut ja kaupalliset palvelut, tiivistyvät, mutta pyöräliikenteen verkko harvenee

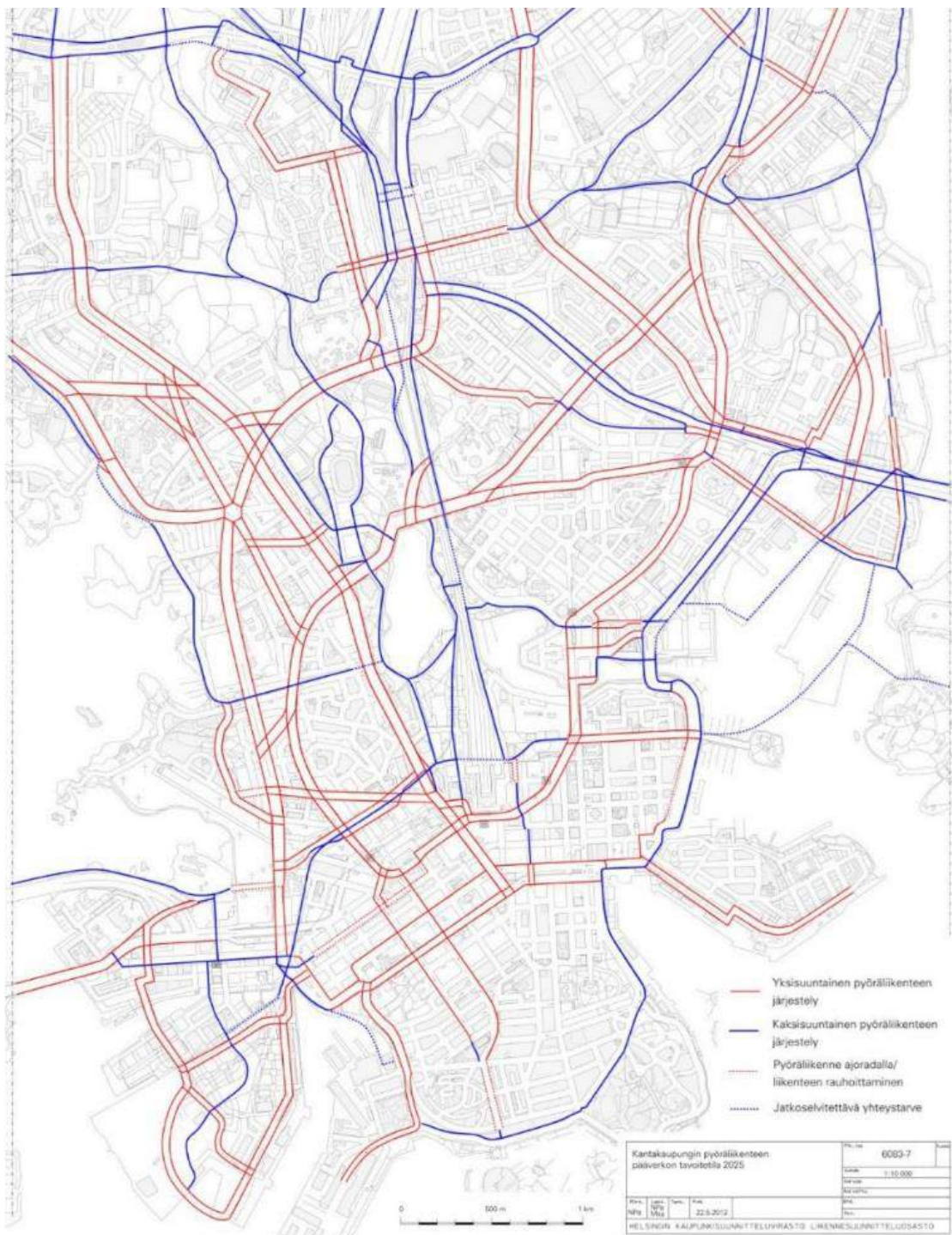
Kaupunkisuunnitteluvirasto on simuloinut tulevaisuuden pyöräliikennettä vuodelle 2025. Ennuste antaa tietoa siitä minne suurimmat pyöräliikennevirrat sijoittuvat ja auttaa arvioimaan mitkä pyöräväylät ovat kiireellisimpiä rakentaa. Ennuste on tehty koko Helsingin alueelle, alla on ote niemen alueelta.



*Pyöräilijämäärät syksyn arkivuorokautena 2025, Baanalla ennuste on n. 5000 pyöräilijää (molemmat suunnat yhteensä).*

Pyöräliikenteen tavoiteverkon (kslk 22.5.2012) toimenpiteet keskittyvät ensisijaisesti kantakaupunkiin, jossa on verkon pahimmat epäjatkuvuuskohdat. Kantakaupungin tavoiteverkon muodostuminen vuosien 2012- 2025 välillä sisältää uusien väylien rakentamisen lisäksi pienillä korjaustoimenpiteillä parannettavia osuuksia ja aluerakentamisen yhteydessä muodostuvia osuuksia.





*Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko.*

## 2.6 Citylogistiikka

Citylogistiikan toimenpideohjelma hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 23.3.2015.

Toimiva kaupunkijakelu ja -huolto ovat keskeisiä elinkeinoelämän ja asumisen edellytyksiä. Parhaat ratkaisut sekä tehostavat jakelua että vähentävät sen haittoja. Citylogistiikan kehittämisohjelman tavoitteena on kuljetusten tehostaminen Helsingin kantakaupungin alueella niin, että liikenteen ruuhkautuminen ja sen aiheuttamat haitat vähenevät.

Toimenpideohjelmassa on esitetty 11 toimenpidekohtaa.

Toimenpiteistä neljä ensimmäistä on varsinaisia suoria toimenpiteitä ja seuraavat kuusi ovat kehittämisprojekteja.

Citylogistiikan toimenpideohjelman neljä toimenpidettä ovat:

1. Pysäköintijärjestelyt katualueella ja suunnitteluysteistyö kiinteistöjen kanssa, kävelykatujen kehittäminen
2. Raskaan liikenteen levähdysalueet
3. Tieliikennelain kokonaisuudistukseen vaikuttaminen
4. Jakeluliikenteen pysäköintitunnus

Citylogistiikan kehitysprojektit:

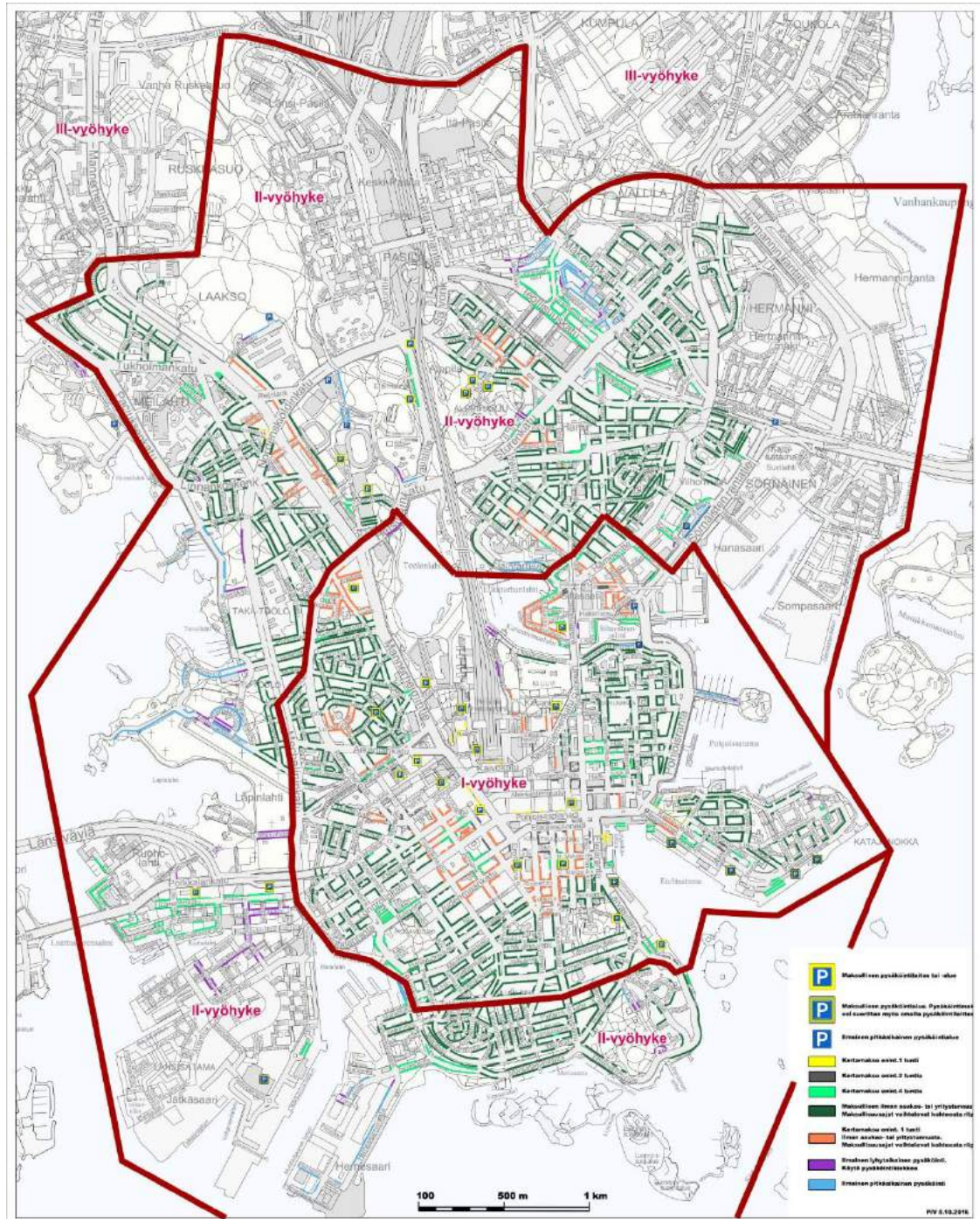
1. Jätekuljetusten kehittämisprojekti
2. Jakelupaikan älytunnistus ja -varaus
3. Katuesteistä tiedottaminen
4. Nettikaupan jakelukokeilu
5. Rakennusyriyten jakelukeskus
6. Huoltotunnelin kehittäminen
7. Yritysyhteistyö ja koulutus

## 2.7 Pysäköinti

Kadunvarsien pysäköintipaikoilla on käytössä kaksi maksuvyöhykettä. 1. maksuvyöhykkeellä pysäköinti on maksullista maanantaista perjantaihin kello 9-21 ja lauantaisin kello 9-18. 2. maksuvyöhykkeellä pysäköinti on maksullisia maanantaista perjantaihin kello 9-21. Erityiskohteissa pysäköinti on maksullista myös sunnuntaisin. Pysäköintiäikää on rajoitettu 60 minuutista alkaen. Ydinkeskustan alueella huomattava osuus pysäköintipaikkatarjonnasta on pysäköintilaitoksissa.



Kantakaupungissa asuvat autoilijat voivat lunastaa asukaspysäköintitunnuksen ja yritykset vastaavasti yrityspysäköintitunnuksen.



*Kantakaupungin pysäköintipaikkojen sijoittuminen, 5.10.2016.*

## Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä

Asukaspysäköintijärjestelmä käynnistyi Helsingissä kokeilulla vuoden 1980 alussa Kampin, Punavuoren ja Ullanlinnan sekä Kaartinkaupungin liikekeskusta ympäröivillä alueilla. Asukaspysäköintijärjestelmä otettiin pysyväksi käyttöön Helsingin niemen alueella vuosina 1982–1983. Järjestelmä laajeni kantakaupungin keskiosiin vuonna 1984 ja edelleen Meilahden sekä Laakson alueelle vuonna 1989. Uusimmat Lauttasaari ja Munkkiniemi otettiin käyttöön

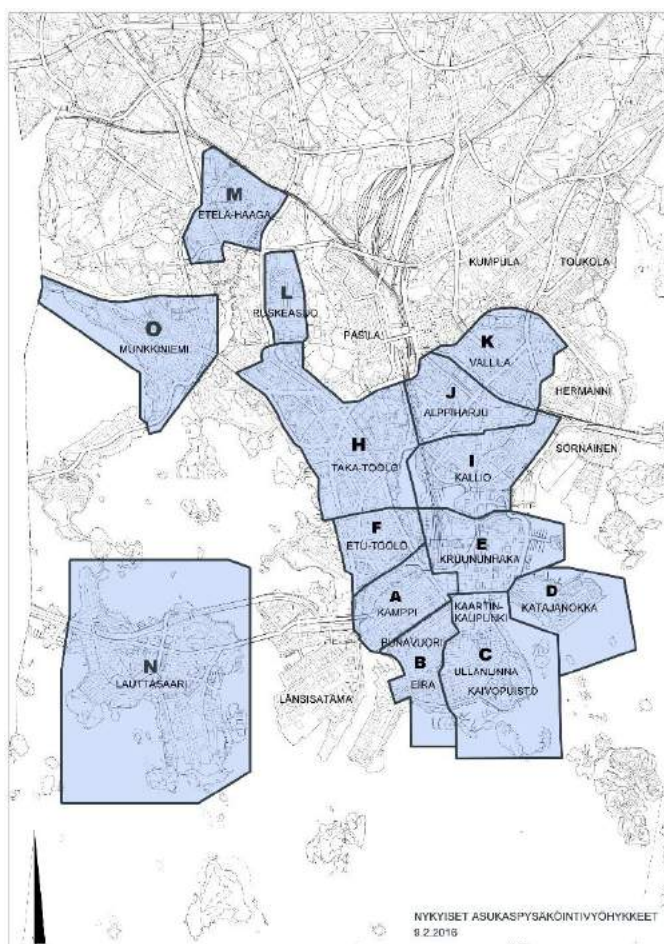
vuoden 2015 lokakuun alusta alkaen. Yrityspysäköintijärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 1992.

Asukaspysäköintitunnuksen voi lunastaa vähintään kuukauden ja enintään yhden vuoden pituiseksi ajaksi kerrallaan alueella asuvan henkilön tosiasiallisesti liikennekäytössä olevaa moottoripyörää, kevyttä nelipyörää, henkilö- tai pakettiautoa tai muuta, kokonaismassaltaan enintään 4 tonnin autoa varten.

Yrityspysäköintijärjestelmän mukaan yrityksen yhtä toimipaikkaa kohti myönnetään enintään viisi tunnusta. Ne oikeuttavat pysäköimään siinä kaupunginosassa, jossa yrityksen toimipiste sijaitsee. Käytössä on myös yrityspysäköintitunnus, joka mahdollistaa pysäköinnin kaikilla vyöhykkeillä.

Asukaspysäköintitunnuksia on nykyisin lunastettu kaikkiaan lähes noin 24 000 kpl ja yrityspysäköintitunnuksia noin 3 400 kpl. Asukas ja yrityspysäköintipaikkoja on tällä hetkellä noin 25 600 kpl. Nykyisin asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä kattaa 14 aluetta.

Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmään kuuluvia paikkoja käyttävät myös kantakaupungissa vierailevat tai asioivat autoilijat.



*Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän laajuus, 9.2.2016. Vyöhykkeillä A-H on pysäköinti maksullista muille kuin asukas- ja yrityspysäköintitunnusten haltijoille. Vyöhykkeillä L-O pysäköinti on sallittu pysäköintiekolla.*

Kaupunginhallitus hyväksyi Helsingin pysäköintipolitiikan 17.2.2014. Helsingin pysäköintipolitiikalle on määritetty seitsemän strategista linjausta. Näiden

avulla helpotetaan lisä- ja täydennysrakentamista, otetaan huomioon alueiden erityispiirteet pysäköinnin suunnittelussa, tuetaan kohtuuhintaista asumista, edistetään läpinäkyvää hinnoittelua ja käyttäjä maksaa -näkökulman toteutuksesta sekä huomioidaan pysäköinnin suunnittelussa käyttäjien erilaiset tarpeet.

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista
2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet
3. Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota
4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista
5. Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa
6. Pysäköinnissä otetaan huomioon asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet
7. Pysäköinti liitetään osaksi tavoitetta ”Helsinki – pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki”

Edellä mainittuihin strategiaan linjauksiin pohjautuen on muodostettu 12 kärkitoimenpidettä, joiden toteuttamisen aikajänne vaihtelee. Osa toimenpiteistä on toteutettavissa nopeasti. Joidenkin osalta valmistelevat toimenpiteet on käynnistettävä nyt, jos niiden halutaan vaikuttavan täysitehoisesti kymmenen vuoden kuluttua.

Pysäköintipolitiikan tarkastellut kärkitoimenpiteet ovat:

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys
2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen
3. Asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelu ja laajentaminen
4. Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen
5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa
6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen
7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan
8. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus
9. Liityntäpysäköinti
10. Autojen talvipysäköintiratkaisut
11. Mobiili- ja internetpalvelut
12. Progressiivinen hinnoittelu

## 2.8 Esteettömyys

Esteetön ympäristö on

- vaivatonta liikkumista ja toimimista kaduilla, toreilla ja puistoissa, pihoilla ja leikkipaikoilla
- helppoa pääsyä rakennuksiin ja toimimista niissä
- portaatonta siirtymistä paikasta toiseen ja liikennevälineisiin
- selkeitä ohjeita ja opasteita
- hyvää kuunteluympäristöä



Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelma edellyttää, että kaikki julkiset kohteet rakennetaan ja kunnostetaan esteettömiksi. Liikkumisen ja toimimisen täytyy olla helppoa erityisesti

- keskusta-alueilla
- kävelykaduilla
- julkisen liikenteen pysäkeillä
- terveyskeskusten ja palvelutalojen ympäristöissä
- kaikille suunnatuissa liikunta- ja leikkipaikoissa
- alueilla, joilla on paljon vanhus- ja vammaisasuntoja

Helsingin kaupungin esteettömyyslinjaukset toimivat yhtenäisinä koko kaupunkia ja kaikkia hallintokuntia koskevinä yleisinä linjauksina esteettömyystyössä. Esteettömyyslinjaukset muodostavat kokonaiskehiksen eri hallintokuntien omille esteettömyyteen liittyville toteutusohjelmille ja hallintokuntien kesken käytävälle vuorovaikutukselle. Varsinaiset toteutustoimenpiteet ja niiden toteutusaikataulut määritellään hallintokuntien omissa toteutusohjelmissa ja toteutussuunnitelmissa.

Esteettömyyslinjaukset on jaettu viiteen painopistealueeseen: kaavoitus ja liikennesuunnittelu, rakennukset, yleiset alueet, asuinympäristö ja palvelut. Esteettömyyslinjaukset koskevat kaikkia hallintokuntia, joiden toimintaan kyseinen kokonaisuus liittyy.

Alueelliset esteettömyyssuunnitelmat kertovat kaupunginosittain, mitä reittejä ja tiloja kohennetaan ja kuka työn tekee. Suunnitelmat tehdään ensin sinne, missä esteettömyyttä tarvitaan eniten. Kiireellisimpiä ovat alueet, joissa asuu paljon vanhuksia, asioi runsaasti ihmisiä ja joissa on paljon vanhus- ja vammaispalveluita.

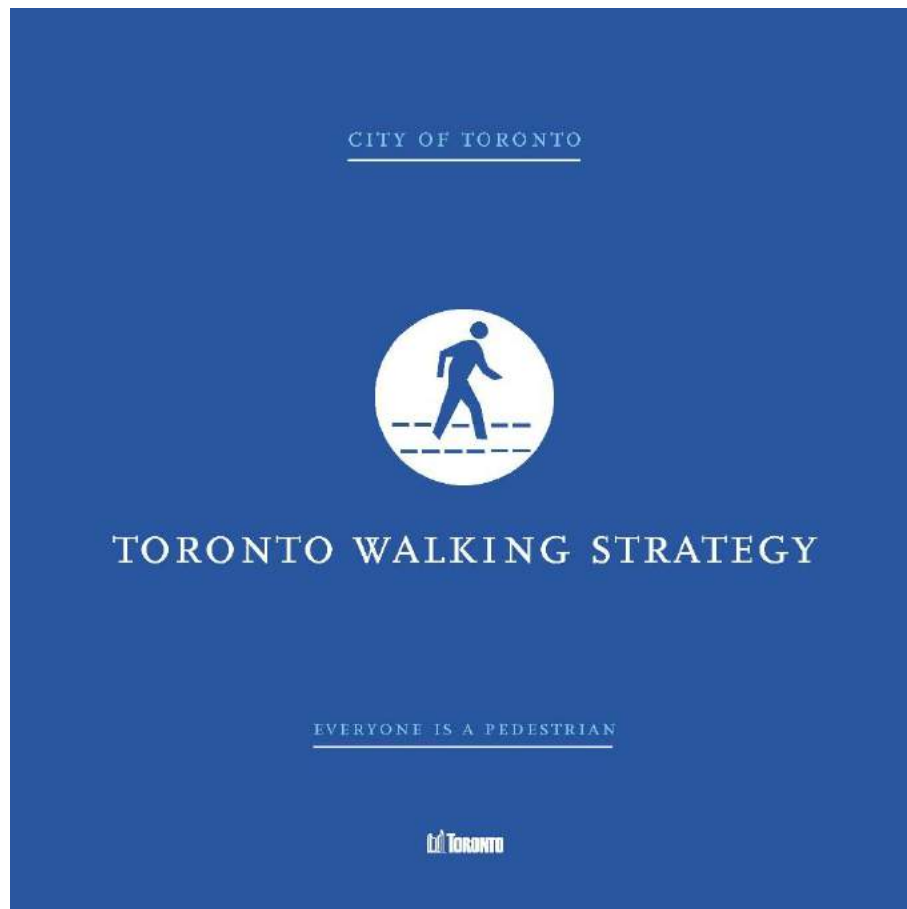


### 3. TAVOITTEITA JA KEINOJA JALANKULKUOLOSUHTEIDEN PARANTAMISEKSI

#### 3.1 Jalankulkustrategiat

Jalankulkustrategian luominen on keino edistää paitsi jalankulkua, myös monia hyväksi koettuja tavoitteita. Monet kaupungit ovat valmistelleet jalankulkustrategioitaan. Hyvästä esimerkistä käy Toronto, jossa jalankulkustrategia laitettiin kansiin vuonna 2009.

Toronton jalankulkustrategia korostaa koko kaupungin hallinnon ja eri päätöksentekijöiden näkökulmaa kaikissa jalankulkuun liittyvissä prosesseissa. Jalankulun kulttuuri nähdään tärkeänä, jokainen on jalankulkija, korkeatasoiset jalankulkualueet muodostavat osaa kaupungin kulttuuriperinnöstä. Jalankulun eri verkot, jalkakäytävistä ja puistopoluista maanalaisiin jalankulkuyhteyksiin ja korttelinläpäisyihin tulisi integroida toisiinsa paremmin, esteettömästi ja kulkua selkeyttäen ja opastusjärjestelmiä kehittäen. Jalankulun kehittämisen monivuotinen ohjelma nähdään tärkeäksi. Kadut nähdään määränpäinä yhtä hyvin kuin liikkumisväylinä. Julkisten ulkotilojen luomisella vahvistetaan yhteishenkeä, suunnittelun ja toteutuksen korkealaatuisuudella ne saadaan aktiivisempaan käyttöön. Elävät kadut parantavat paikallista liike-elämää ja luovat turvallista ympäristöä ja edistävät sosiaalista tasa-arvoa.



*Toronton jalankulkustrategian kansi.*

Jalankulkustrategioita on monissa kaupungeissa. Lontoo aloitti oman jalankulkustrategiatyönsä jo lähes 20 vuotta sitten. Raportti Putting London back on its feet, a strategy for walking in London ilmestyi 1997. Chicagon jalankulkustrategia vuodelta 2012 kulkee nimellä Chicago Pedestrian Plan. Se on jaoteltu teemoihin turvallisuus, yhdistävyys, elävyys ja terveys. Suunnitelmassa käsitellään runsaasti erityyppisiä mahdollisimman konkreettisia toimenpiteitä.



*Chicagon jalankulkusuunnitelman kansi.*

### 3.2 Katukohtaisia keinoja jalankuolosuhteiden parantamiseksi rakennetuilla alueilla

Tieliikennelaisissa jalankulkijalla tarkoitetaan jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikki-ajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa.

Jalankuolosuhteiden parantamiseksi voidaan tehdä hyvin erityyppisiä toimenpiteitä. Koko katualue voidaan varata jalankulun käyttöön tai katualueen tila voidaan jakaa eri tavoin eri käyttäjäryhmille. Alla on esimerkkejä.

- kävelykadut
- pihakadut
- hidaskadut
- kävelypainotteiset kadut (kulkupinta on samassa tasossa, esim. pollarierottelu)
- yhteinen tila (shared space)
- joukkoliikennekadut (mahdollisesti voi parantaa jalankulkua)
- jalkakäytävän leventäminen

### 3.21 Kävelykadut

Kävelykadulla jalankulku on ensisijainen kulkumuoto, pyöräily on kuitenkin sallittu. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa vain kadun varrella olevalle kiinteistölle, jollei kiinteistölle ole muuta kautta järjestetty ajokelpoista yhteyttä. Moottorikäyttöisen ajoneuvon pysäköinti ja pysäyttäminen kävelykadulla on kielletty, lukuun ottamatta mahdolliseen huoltoajoon liittyvää pysäyttämistä silloin, kun huoltoajo on liikennemerkkin mukaan sallittu. Jalankulkija ei saa kävelykadulla tarpeettomasti estää ajoneuvoliikennettä.



*Liikennemerkkit kävelykatu ja kävelykatu päättyy.*

Ajonopeus kävelykadulla on sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä saa ylittää 20 km/h. Kävelykadulla ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

### 3.22 Pihakadut

Pihakadulla tarkoitetaan jalankulku- ja ajoneuvoliikenteelle yhteisesti tarkoitettua katuja, joka on liikennemerkkein pihakaduksi osoitettu. Jalankulkija saa pihakadulla kulkea kadun kaikilla osilla, hän ei kuitenkaan saa tarpeettomasti estää ajoneuvoliikennettä. Pysäköinti on sallittu merkityillä pysäköintipaikoilla.



*Liikennemerkkit pihakatu ja pihakatu päättyy.*

Kadun muotoilulla ja pysäköintipaikkojen, kalusteiden ja istutusten sijoittelulla varmistetaan, että ajonopeudet pysyvät alhaisina.

Pihakatu on ensisijaisesti asuntoalueiden katutyyppejä.

### 3.23 Hidaskadut

Hidaskatu on sekaliikenteen katu, jonka nopeusrajoitus on yleensä 30 km/h tai alle. Ajoneuvoliikenteen nopeuden alentamisen keinoina voidaan käyttää korotettuja liittymiä, suojateitä ja muita hidasteita. Ajoneuvoliikenteen alhaisten

nopeuksien vuoksi eri kulkumuotojen erottelu ei ole tarpeen. Hidaskaduilla ovat voimassa samat liikennesäännöt kuin muillakin kaduilla.

### 3.24 Kävelypainotteiset kadut

Kävelypainotteisella kadulla tarkoitetaan yleensä katua, jossa jalankulkijoille on erotettu ajoradasta jalkakäytävät matalalla reunakivellä, kourulla tai pollareilla ja autoliikenteen nopeutta on rajoitettu rakenteellisin keinoin esim. liitymäalueiden korotuksin (mm. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2002, Kävely- ja pyöräilykatutyöryhmän selvitys). Tällaista katua pidetään myös kävelykadun vaihtoehtona paikoissa, joissa autoliikennettä ei voida kokonaan rajata pois.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on 5.11.2009 päättänyt periaatteista ajonopeuksien hallitsemisesta Helsingissä. Periaatteisiin sisältyy, että kantakaupungin ajonopeuksien hallintaan käytetään ensisijaisesti kameravalvontaa. Erityiskohteissa voidaan toteuttaa myös rakenteellisia ratkaisuja edellyttäen, että ne sovitetaan huolellisesti kaupunkikuvaan.

### 3.25 Jalankulkupainotteiset kadut

Termistön sisältö on vielä vakiintumatonta. Tässä raportissa on käytetty termiä jalankulkupainotteinen katu, jolla jalankulkuympäristön parantamistoimenpiteet voivat olla monipuolisempia kuin kävelypainotteisella kadulla.

### 3.26 Yhteinen tila (shared space)

Kantavana ajatuksena on kadun ja tilan eri toimintojen yhdistäminen. Katutila palvelee paitsi liikennettä myös oleskelua ja muuta toimintaa. Kadun käyttäjät toimivat yhteisessä tilassa sosiaalisten sääntöjen ja muiden tilaa käyttävien huomioon ottamisen pohjalta. Keskeistä on, että tien käyttäjien käyttäytymistä ohjaavat sosiaalinen ja fyysinen ympäristö, eivät liikennemerkit.

## 3.3 Erilliset jalankulkuyhteyksien järjestelmät

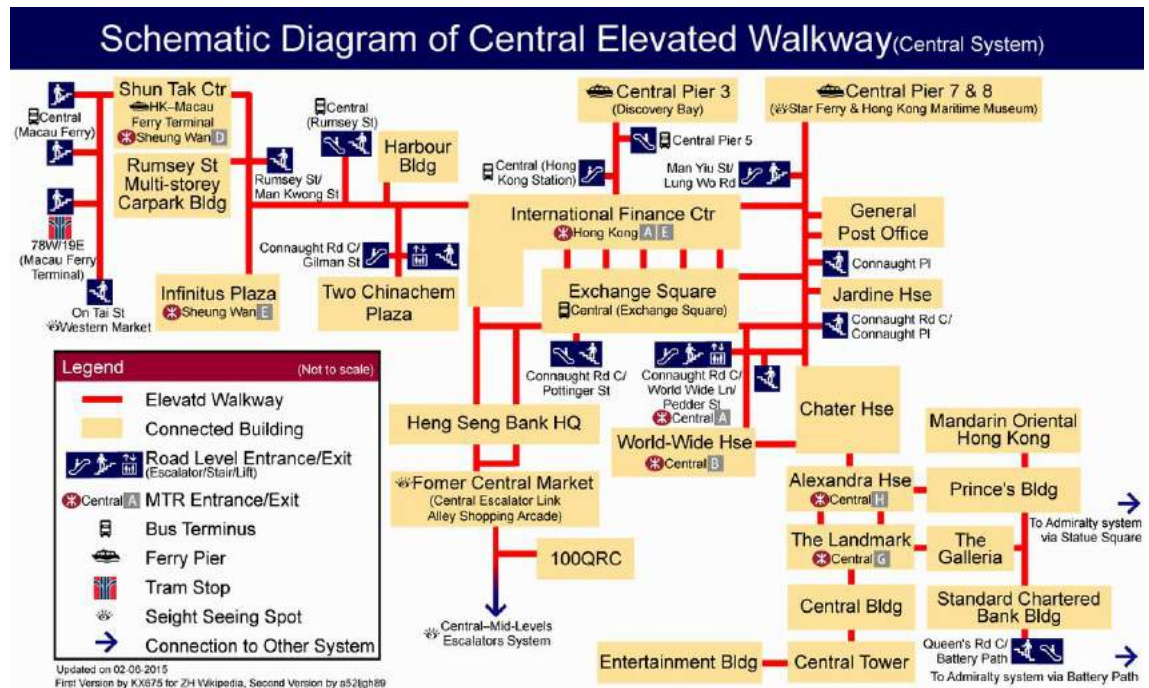
### 3.31 Eritasojärjestelmät

Muiden liikennemuotojen aiheuttamaa estevaikutusta voidaan vähentää eri tavoin. Radikaaleinta on hylätä jotkut reitit kokonaan ja järjestää kulku muuta kautta. Tältä pohjalta on syntynyt merkittäviä uusia järjestelmiä.

Galgaryssa 1960-luvun lopulta alkaen alkoi kehittyä jalankulkusiltoihin perustuva järjestelmä, nimeltään +15 (15 jalkaa maanpinnan yläpuolella). Se on laajentunut 18 km pitkäksi verkoksi ja käsittää 62 siltaa. Minneapoliksessa on yhtä mittava järjestelmä. Hieman pienempiä on muuallakin Yhdysvaltojen ja Kanadan ns. talvikaupungeissa Esimerkiksi Edmontonissa on noin 13 km jalankulkuyhteyksiä eri tasoissa käsittävä järjestelmä, joka yhdistää 40 rakennusta ja 5 kevyen raideliikenteen asemaa. Järjestelmät perustuvat yksityiseen rahoitukseen.



Jalankulkusiltoihin perustuvia laajoja järjestelyjä on myös Hongkongissa. Siellä järjestelmän erityispiirre on kuumalta ja kostaalta ilmalta suojautuminen.



*Hongkong Central Elevated Walkway, keskustan osajärjestelmä, periaatekaavio. (lähde: A52lgh89 - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19356165>).*



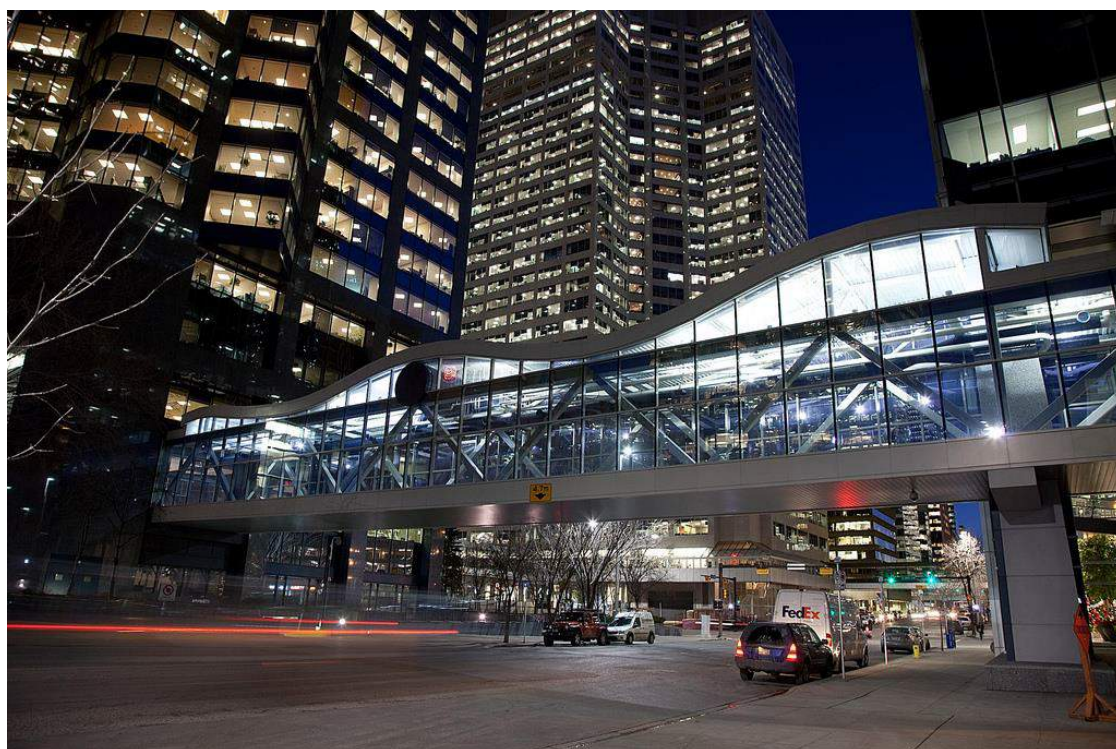
*Hongkong Central Elevated Walkway, Järjestelmän yksittäinen osuus. (lähde: Ohconfucius at the English language Wikipedia, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2455841>).*



Skyway-järjestelmät ovat saaneet arvostelua maantasaan köydyttävästä vaikutuksestaan. Maantason toiminnot yksipuolistuvat ja muuttuvat helposti huoltopihamaisiksi. Elämä siirtyy kerroksiin. Järjestelyjä on joissain tapauksissa purettukin, esimerkiksi Cincinnatiassa pienehköksi jääneen skywalk järjestelmän osia. Suomessakin Raision eritasoliittymä on purettu.



*Galgaryn +15 skyway jalankulkuverkko keltaiset jaksot avoinna ma-pe 7-21 ja valkoiset jaksot kaikkina päivinä 7-24.*



*Calgaryn +15 jalankulkuverkkoa, (lähde: Calgaryn kaupunki).*





Helsingin keskustan maanalaisten yhteyksien määrä on kaupungin kokoon suhteutettuna merkittävä.

### 3.32 Parannettujen katutason verkkojen luominen

Joissain Yhdysvaltojen kaupungeissa on tehty suunnittelu- ja toteutusohjelmia puistojen saavutettavuuden parantamiseksi. Tavoitteet ovat alkuaan koskeneet pyöräilyä mutta laajentuneet käsittämään myös jalankulun. Tällaisia verkkoja on mm. Portlandissa. Verkkoja kutsutaan nimillä green connections tai neighbourhood greenways. Taustalla on terveyden, hyvinvoinnin ja tasa-arvoisuuden edistäminen kuin myös ruuhkien vähentäminen.

Hyvä esimerkki jalankulkua ja pyöräilyä tasapuolisesti painottavasta ohjelmasta löytyy San Franciscosta. Siellä green connection määritellään erityiseksi kaduksi tai yhteydeksi, joka yhdistää ihmiset puistoihin, julkisiin ulkotiiloihin ja ranta-alueisiin ja jossa samalla parannetaan kadun ekologiaa.



San Franciscon green connections verkko. 24 reittiä, yhteensä 185 km.





*Parannettua San Fransiscon green connections verkkoa.*

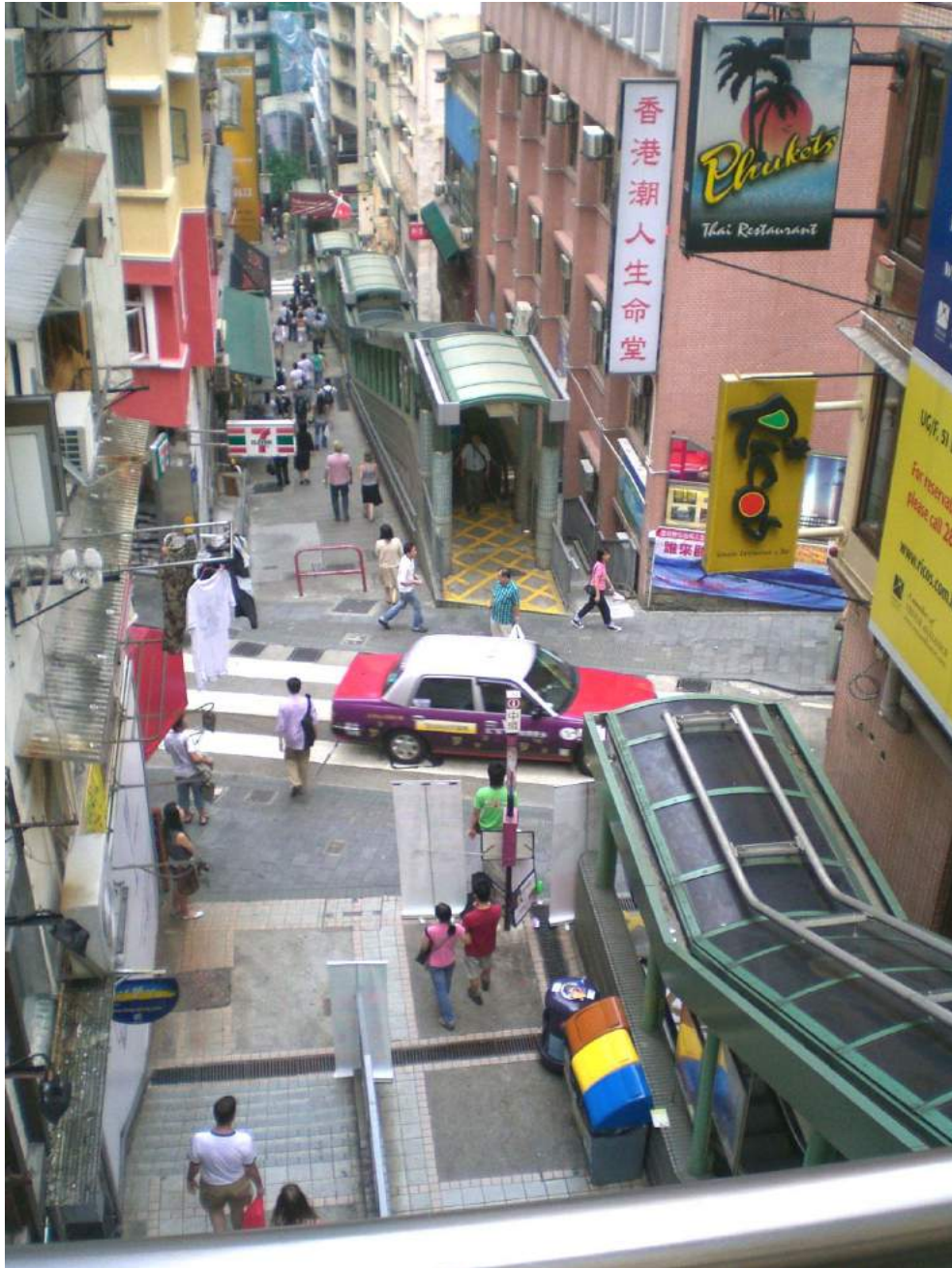
### 3.33 Tasoerojen helpottaminen koneportain, luiskin

Suomen ensimmäiset liukuportaat rakennettiin Turun Affärscentrumiin vuonna 1926. Nykyisin kierreportaita voidaan valmistaa myös kaarevina.



*Suomen ensimmäiset liukuportaat Turussa. Originaali: Turun Vanu, Abo Akademin kuvakokoelma.*

Suurimmat liukuporrasjärjestelyt on tehty eri liikenneterminaalien ja suurten yleisötilaisuuksien järjestämispaikkojen yhteydessä. Katutilaan tehdyistä järjestelyistä pisin on Hongkongin Central-Mid-Levels liukuporrasjärjestely. Se on pituudeltaan yli 800 metriä ja korkeuseroiltaan 135 metriä. Järjestelyn tarkoituksena oli yhdistää Hongkongin saaren keskusta ja läntiset alueet ja vähentää aluetta haittaavaa ajoneuvoliikennettä. Järjestely otettiin käyttöön 1993. Budjetin ylittämistä arvosteltiin ja tavoiteltua vaikutusta ruuhkautumiseen ei to-dettu. Yhteydestä tuli suosittu, käyttäjämäärä kohosi 85 000 käyttäjään/vrk vuonna 2010.



*Hongkongin Central-Mid-Levels liukuporrasjärjestely. Shelley Streetin ja Elgin Streetin liittymä. (lähde: Maucaine - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2876718>).*



### 3.4 Muiden liikennemuotojen aiheuttaman estevaikutuksen vähentäminen

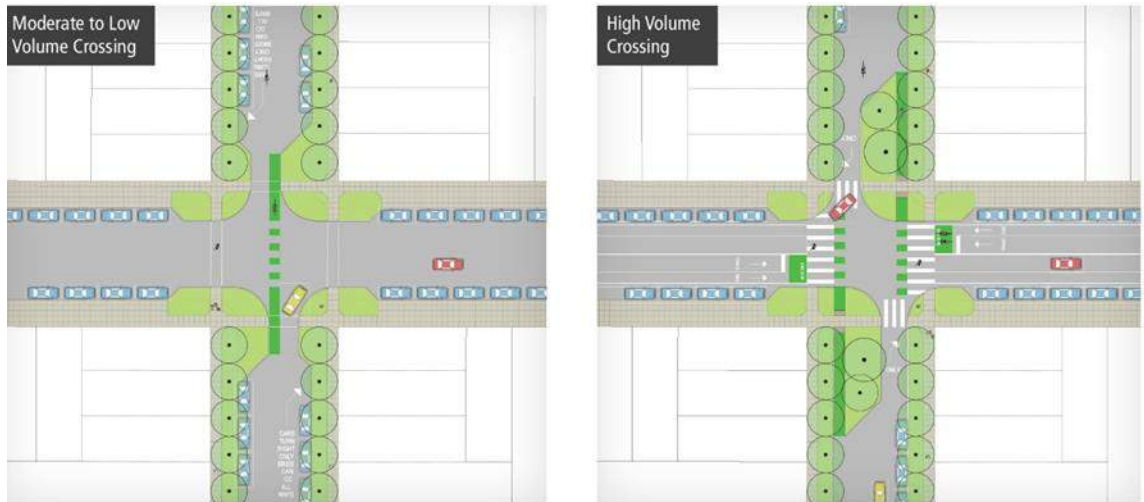
Muiden liikennemuotojen estevaikutusta voidaan vähentää myös niukemmin keinoin. Ajoneuvoliikennettä voidaan mahdollisesti vähentää sellaisilla katujaksoilla, joiden ylittämistä halutaan helpottaa. Ylityspaikkojen kohdalla esim. suojateiden yhteydessä ajoratatilaa voidaan kaventaa, ehkä kaistojakin vähentämällä. Valo-ohjatuissa liittymissä liikennevalojen ajoitusta voidaan säätää jalankulkijaystävällisemmäksi, liikennevalojen kiertoaikaa voidaan lyhentää, jolloin jalankulkijan odotusaika jää mahdollisimman lyhyeksi. Seuraavassa listausta käytettävistä keinoista:

uusien yhteyksien luominen esim. silloin, alikuluin

jalankulkuyhteyksien jatkuvuuden parantaminen (yhteyksien suoruus, kulkuesteiden poistaminen, jalankulkua haittaavien hidasteiden poistaminen ym.)

liittymäjärjestelyt (turvallisuus, mukavuus, selkeys, sujuvuus)

- suojateiden sijoittaminen oikeisiin kohtiin
- suojateiden lyhentäminen (ajoradan kaventaminen tai kaistojen määrän vähentäminen)
- suojatien leventäminen
- valo-ohjauksen rakentaminen tai tilanteesta riippuen myös valo ohjauksen poistaminen
- suojatien korostaminen eri tavoin
- liittymäalueen tai sen osan korottaminen jalkakäytävän tasoon,
- ajoratamaalaukset (esim. pysäytysviiva)
- liikennemerkkijärjestelyt (esim. ajoneuvoliikenteen pakollinen pysähtyminen)
- valo-ohjatun liittymän toiminnan parantaminen (jalankulkua suosivat valoetudet, jalankulku-informaation lisääminen
- älykkäät jalankulkijan huomioon ottavat liikennevalot



*Ajoneuvoliikenteen estevaikutuksen vähentämisen tyyppiratkaisuja San Franciscossa (green connections).*



*Yksi uusista Helsinginkadun jalankulkua suosivista liittymäjärjestelyistä. Suojatie on poistettu ja ajorata on nostettu jalkakäytävän tasoon.*

Viime vuosina on aloitettu älykkäiden jalankulkijan huomioon ottavien valojen kokeiluja. Kunnianhimoisin kokeilu on aloitettu Lontoossa keväällä 2014 pormestarin hehkutuksella osana pormestarin Smart London Plan -ohjelmaa.

Teknologia on nimeltään SCOOT (Split Cycle Offset Optimisation Technique). Järjestelmä on alueellinen järjestelmä, jolla pyritään jatkuvasti säätämään koko valo-ohjausjärjestelmää siten, että kaikkien liikennemuotojen viivytykset jäävät mahdollisimman pieniksi. Uutena sovelluksena käytetään videokameroita havainnoimaan mm. kuinka monta jalankulkijaa on odottamassa risteyksessä. Havainnoinnin pohjalta liikennevalojen ajoitus muuttuu reaaliaikaisesti

jalankulkijat paremmin huomioon ottavaksi ennalta määriteltujen kriteerien mukaisesti.

Mikäli jalankulkijoita on paljon, jalankulku-vihreä kasvaa asetetusta perusarvosta, vastaavasti jalankulku-vihreä vähenee kohti minimiarvoa jalankulkijoiden määrän vähetessä. Jos kyseessä on painonappi liittymä ja jalankulkija poistuu odotusalueelta (ylittää kadun jalankulku-punaisella tai poistuu muuten alueelta) järjestelmä peruuttaa painonapilla tehdyn jalankulku-vihreän tilauksen.

Keväällä 2016 päättyi kolmivuotinen EU-projekti VRUITS (Vulnerable Road Users, Intelligent Transport Systems). Suomesta mukana oli VTT. Projektissa oli mm. Espanjan Valladolidissa kokeilu jalankulkijamäärän perusteella tapahtuvasta jalankulku-vihreän reaaliaikaisesta pidentämisestä ja lisäksi hetkellisestä ympäristön valaistuksen parantamisesta jalankulkijoiden näkyvyyden parantamiseksi autoilijoille.



*Periaatekuva älykkäästä jalankulkijoita havaitsevasta ilmaisinjärjestelmästä (lähde: vruits).*

Tekniikan soveltaminen on periaatetasolla yksinkertaisen tuntuista. Kysymyksessä on kuitenkin ihmisen käyttäytymiseen liittyvän tiedon viemisestä reaaliaikaisesti liikenteen ohjaamiseen

Myös Helsingissä on kokeiltu jalankulkijoita havaitsevia ilmaisimia.

### 3.5 Ympäristölliset tekijät

Jalankulun miellyttävyyteen ja ympäristön kokemiseen vaikuttavia asioita on useita. Kaikilla näillä on vaikutus jalankulkukokemukseen.

ympäristön häiriötekijöiden vähentäminen (esim. muiden liikenne-  
muotojen aiheuttama liiallinen ajonopeus, melu, ilman epäpuhtau-  
det)

liikenneturvallisuuden ja koetun liikenneturvallisuuden tunteen  
parantaminen

sosiaalisen turvallisuuden parantaminen

jalankulkualueen pinnoitteen jalankulkuystävällisyys  
(tasainen, ei liukas)

lämmitettyjen jalankulku alueiden ja lämmitettyjen portaiden käyttö

valaistuksen asianmukainen järjestäminen (myös mittakaavalliset  
tekijät)

tuulisuuteen vaikuttaminen esim. rakennusten sijoittelu, väylän ja  
alueen sijainti, tuuliverkot)

kadun identiteetin voimistaminen ja ympäristön  
mielenkiintoisuuden lisääminen (esim. palvelut, katukalusteet)  
suihkulähteet, ympäristötaide, design tms.)

kadun varren toimintojen parantaminen (jalankulkuattraktiiviset  
toiminnot ja tapahtumat)

opastuksesta huolehtiminen, mukaan lukien kartat ja sähköinen  
opastus

luonnon elementtien lisääminen (puut, istutukset)

jalankulkualueiden ylläpidon ja kunnossapidon priorisointi  
(erityisesti päällystevaurioiden korjaus, kuivatus, lumenpoisto ja  
liukkauden torjunta)

### 3.6 Oleskelun tärkeys

Hyvä katutila toimii harvoin ainoastaan liikkumistilana, vaikka jalankulku olisi  
ainoa kulkutapa. Katutilaan voi liittyä hyvin monimuotoisten aktiviteettien suuri  
määrä. Jo jalankulussa voidaan erottaa hyvin erilaisia muotoja.

Jalankulku käsitteenä sisältää paitsi kävelyn myös monia muita lainsäädän-  
nössä jalankulukuksi laskettavia liikkumismuotoja kuten esim. sauvakävelyn, rul-  
laluistelun, hiihdon, rullalautailun ja rollaattorilla tai pyörätuolilla liikkumisen.

Edellä mainittua jalankulukuksi laskettavien liikkumismuotojen luetteloa voisi jat-  
kaa ja monipuolistaa paljon.

Hyvä jalankulkuutila ei ole kuitenkaan vain liikkumista varten. Tanskalainen Jan  
Gehl on tehnyt koko elämäntyönsä jalankulun ja jalankulkuympäristöjen tutki-  
muksen ja suunnittelun parissa. Gehl korostaa erityisesti julkisen tilan sosiaali-  
sen käytön tärkeyttä. Hän on jo varhain todennut julkisen tilan aktiviteettien



tärkeyden tilaa käyttäville. Julkisessa tilassa liikkuminen ja tilan muu käyttö liittyvät tiiviisti toisiinsa.

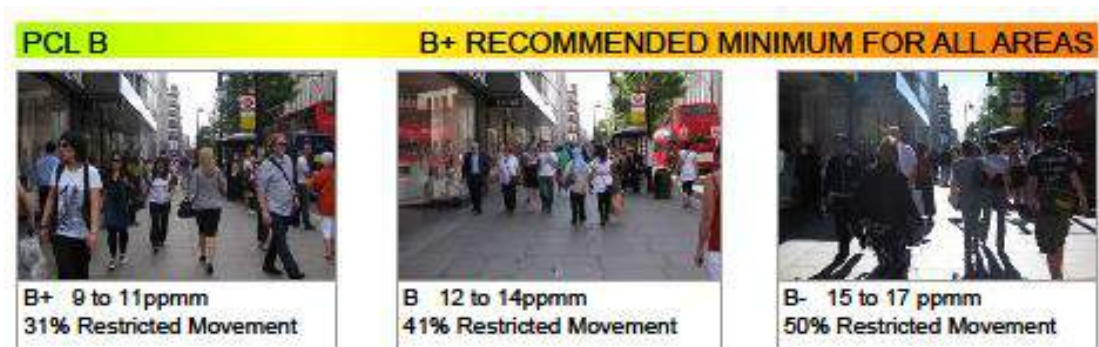


*Julksien tilan aktiviteetit ovat jalankulkuympäristölle oleellisia.*

### 3.7 Jalankulkuväljyys ja mukavuus

Joissakin kaupungeissa on luokiteltu käytettävissä olevaa jalankulkutilan määrää jalankulkijaa kohti tavoitteena määritellä hyväksyttävän ruuhkautumisen määrää jalankulkijoille. Lontoossa on mittariksi valittu jalankulkijamäärä minuutissa vapaan jalankulkutilan leveyden metriä kohti (tunnin keskiarvona).

Lontoossa suositeltu "palvelutaso" (Pedestrian Comfort Level, PCL) on enintään 9-11 jalankulkijaa minuutissa jalankulkuväylän leveysmetriä kohti. (luokka B+) Tällöin on riittävästi tilaa kulkea normaalia kävelynopeutta ja esim. kävelykaduilla jonkin verran reitinvalinnan vapautta. Tätä vilkkaammissa tilanteissa konfliktien määrä alkaa kasvaa ja ihmiset alkavat vähittäiskaupan alueilla harvita alueen välttämistä. Palvelutasoluokkia on viisi pääluokkaa (A-E).



#### *Lontoon jalankulun palvelutasoluokittelua.*

Lontoossa jalankulkua koskeva palvelutasoluokittelu on kehitetty ensisijaisesti jalankulun kannustamiseksi, helpottamaan joukkoliikenteeseen suuntautuvaa painetta lyhyillä matkoilla ja edistämään kestävää, ympäristöystävällistä ja terveyttä edistävää kulkemista.

Tällaiset jalankulun mekaaniset palvelutasomittarit voivat olla käyttökelpoisia kuvaamaan sitä milloin jalankulkutilan riittävyys on koetuksella. Jalankulku on kuitenkin monimutkainen tapahtuma, siihen liittyy oleskeluun ja viihtyvyyteen liittyviä tekijöitä, joista osa on kulttuurisidonnaisia. Tällaisten mekaanisten mittarien kopioimiseen tuleekin suhtautua varauksin.

### 3.8 Odotusajat

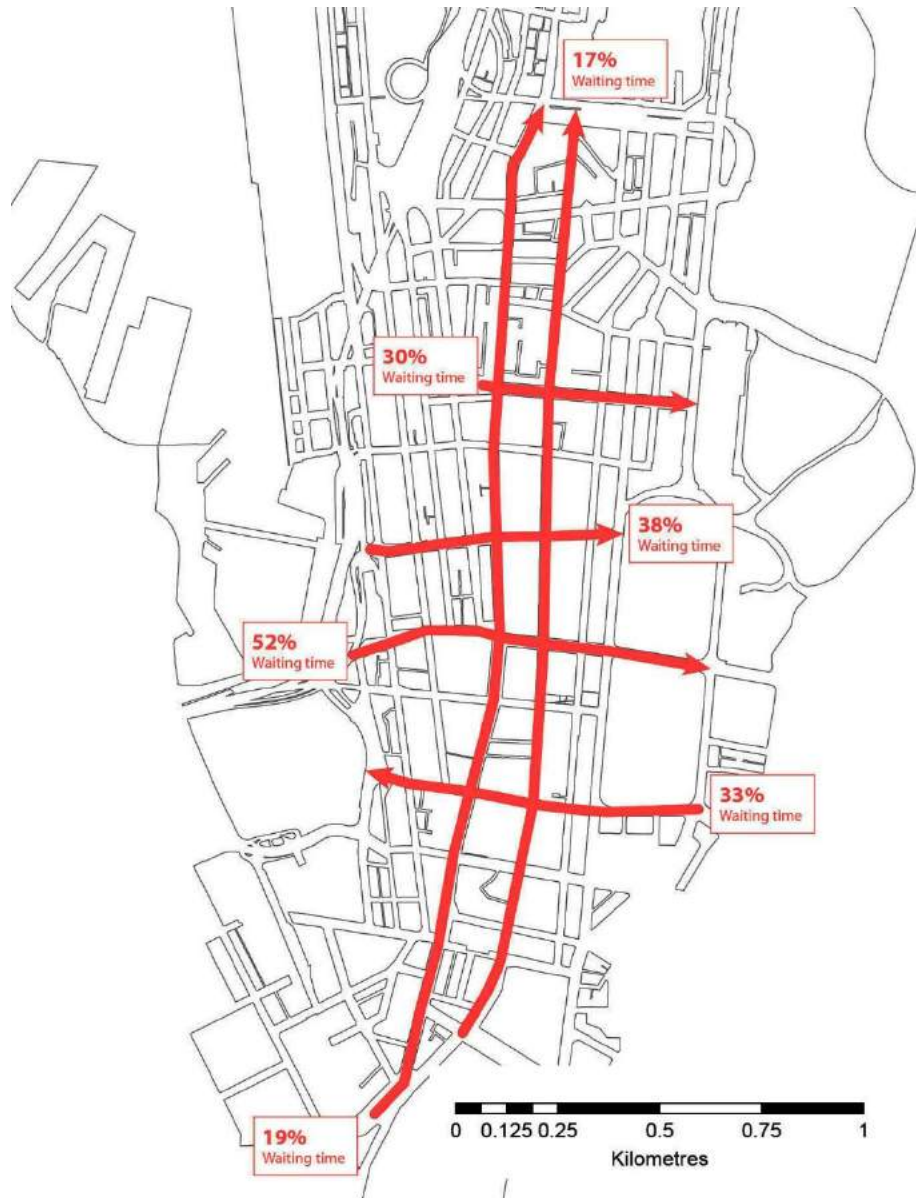
Odotusaikaa voidaan kuvata prosentuaalisesti suojatien ylittämiseen käytettävissä olevan ajan osuutta kokonaisajasta (jalankulkuvihreän osuus kokonaisajasta)

Mitä kauemmin jalankulkijan täytyy odottaa ylittääkseen katu, sitä todennäköisemmin jalankulkija kävelee valo-ohjatuissa liittymissä opasteen vastaisesti. Liikennevalo-ohjatuissa liittymissä jalankulkijan odotusaikaan vaikuttavista tekijöistä määräävimpiä on valo-ohjelman kiertoaika. Toisin sanoen kuinka kauan liikennevalovaiheet yhteensä kestävät. Liikennevalojen ohjelmointiin liit-



tyy mm. kaikkien eri suuntien optimaalinen ajoitus ja vaiheiden järjestys ja vaaroajat, lisäksi myös mahdollinen peräkkäisten liittymien liikennevalojen yhteen kytkentä.

Jalankulkukokemus riippuu paljon katujen ylittämisen vaikeudesta tai helppoudesta. Niiden oikea suunnittelu ja toteutus ohjauksineen on erittäin tärkeää jalankulkuyhteyksien kehittämisessä.



*Jalankulkijoiden odotusaika liikennevaloissa suhteessa koko matka-aikaan Sydneyn keskustan eri reiteillä, Gehl Architects, Public Spaces, Public life Sydney, 2013.*

#### 4. EHDOTUS KANTAKAUPUNGIN JALANKULKUPAINOTTEISISTA KADUISTA

##### 4.1 Jalankulkuolosuhteiden parantamiskohteiden valintaperusteet

Seuraavassa on listattu kriteerejä, joiden perusteella voidaan arvioida kadun ensisijaisuutta kaduksi, jolla jalankulkuolosuhteita parannetaan kun tavoitteena on muodostaa kantakaupungin ruutukaava-alueen jalankulkupainotteisten katujen perusverkko.

##### *KADUN KAUPUNKIRAKENTEELLINEN ASEMA*

Kadun asema kaupunkirakenteessa verrattuna alueen muiden katujen asemaan

kadun sijainnin keskeisyys suhteessa alueen asunto-, työpaikka- ja muiden kortteleiden sijaintiin (suhteessa käyttäjäkunnan sijaintiin)

kadun luontainen sijainti jalankulkukatuna, yhteys joukkoliikenteen terminaaliin, asemalle tai pysäkille (matkojen määräpaikkojen sijainti)

kadulla sijaitsevat katua jaksottavat (myönteisen merkityksen omaavat) aukiot, torit yms. paikat verrattuna "kilpailevan" kadun varrella oleviin (kadun vetovoimaa lisäävät tekijät)

kadun yhdistyvyys verkollisesti toiseen jalankulku-potentiaalia omaavaan katuun (katujaksojen yhdistyvyys verkoksi) ja kadun yhdistyvyys muuhun jalankulun reitteihin

##### *KADUN VARREN TOIMINNOT*

Kadun nykyisten toimintojen houkuttelevuus (attraktiivisuus, potentiaali) jalankulkua edistävänä tekijänä verrattuna alueen muiden katujen toimintojen houkuttelevuuteen

kaupat, erityisesti kivijalkakaupat

muut toiminnot, koulut, harrastustoiminnot yms.

toimintojen monimuotoisuus, - kadun mittakaava ja kadun identiteetin voimakkuus

##### *LIIKENTEELLISET TEKIJÄT*

kadun merkitys eri liikennemuodoille

kadun merkitys jalankulkuväylänä

kadun merkitys muiden liikennemuotojen kulkuväylänä, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen väylänä

## YMPÄRISTÖLLISET TEKIJÄT

Kadun nykyisten jalankulkuolosuhteiden taso suhteessa tavoitetasoon

liikenteelliset tekijät:  
liikenneperäisten jalankululle haitallisten melu-, ilmanlaatu- ym. ongelmien esiintyminen

ympäristölliset tekijät:  
kaupunkikuvan mielenkiintoisuus, luonnon elementit, kadun korkeussuhteet, materiaalit, aurinkoisuus, valaistus, detaljointi ja viimeistely  
turvallisuus, esteettömyys, miellyttävyys ja mikroilmasto

Muitakin tekijöitä on, esimerkiksi se, ettei kilpailevia katuvaihtoehtoja ole.

### 4.2 Ehdotettu kantakaupungin jalankulkupainotteinen katuverkko

Tavoitteena on muodostaa jalankulkupainotteisten katujen verkko siten, että tärkeimpänä kriteerinä on katujen keskeinen asema kaupunkirakenteessa suhteessa alueen asunto-, työpaikka- ja muiden kortteleiden sijaintiin.

Tässä työssä rajoitutaan ns. kivikaupungin jalankulkuun. Ranta-alueilla on lähes aina tarve hyviin jalankulkuyhteyksiin, jotka usein palvelevat myös virkistystä. Ranta-alueiden jalankulun yhteydet ovat tämän selvityksen taustalla siten, että näiden verkkojen välillä tulee olla yhdistäviä linkkejä. Koska nyt käsillä oleva selvitys on luonteeltaan periaatteellinen, on yhdistämisen tarkempi sovittelu tehtävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Yhteydet joukkoliikenteeseen ovat tärkeitä koska vähänkin pidemmällä jalankulkumatkoilla jalankulku muodostaa joukkoliikenteen kanssa toisiaan tukevan matkaketjun.

Katujan jaksottuminen eri tavoin (aukiot, puistikot ja merkkirakennukset) on myös tärkeää, samoin kuin verkon jatkuvuus, ts. katujaksojen yhdistyvyys verkoksi.

Jos kadun varren toimintojen runsaus (kivijalkakaupat, koulut julkiset palvelut) yhdistyy edellä mainittujen tekijöiden kanssa, kadulla on selvästi edellytyksiä jalankulkuympäristönä.

Ehdotettu verkko on visio siitä minne huomio jalankulun edellytysten parantamisessa kannattaa kävelykeskustan jälkeen suunnata. Muilla liikennemuodoilla on tehty kattavia verkollisia tarkasteluja aiemmin.

Ajoneuvoliikenteessä verkollisia tarkasteluja on tehty yli viisikymmentä vuotta, joukkoliikenteen tarkasteluja melkein yhtä kauan. Ylikorkeiden kuljetusten tavoiteverkkokin on tehty Helsinkiin noin neljäkymmentä vuotta sitten. Pyöräliikenteen tavoiteverkko on uudempia tulokkaita. Nyt tavoitteena on hakea jalankulun suhteen näkemystä siitä miten ja missä kantakaupungin jalankulun olosuhteita tulisi tulevaisuudessa ensisijaisesti parantaa.

Jalankulun ja pyöräliikenteen puutteellinen yhteensovittaminen johtaa usein ongelmiin näiden liikennemuotojen välillä. Pyöräliikenteen ratkaiseminen voi parantaa osaltaan jalankulun koettua turvallisuutta ja on siten jalankulkuympäristön kannalta merkittävässä asemassa.

Ehdotettu kantakaupungin jalankulkupainotteinen katuverkko on verrattain harva. Verkossa on perusteltujen tekijöiden avulla valittu verkon osaksi ne kadut ja katujaksot, jotka ovat jalankulun ja kaupunkielämän kehittämisen kannalta ensisijaisia.

Jalankulun mahdollisuuksia ja edellytyksiä on toki perusteltua parantaa laajemmalti, aina siellä missä se on mahdollista.



*Katujaksoja, jotka ovat alueensa keskuksia.*





*Ehdotettu kantakaupungin jalankulkupainotteinen katuverkko.*

#### 4.21 Asukkaat

Kantakaupungin jalankulkupainotteisten katujen tulee ensisijaisesti palvella alueen asukkaita. Asukkaiden painopistealueita ovat eteläisen niemen länsiosat ja Töölön ja Kallion alueet. Tarkemmin asiaa voi tarkastella alla olevasta kuvasta, jossa asuminen on esitetty tilastoruuduittain.

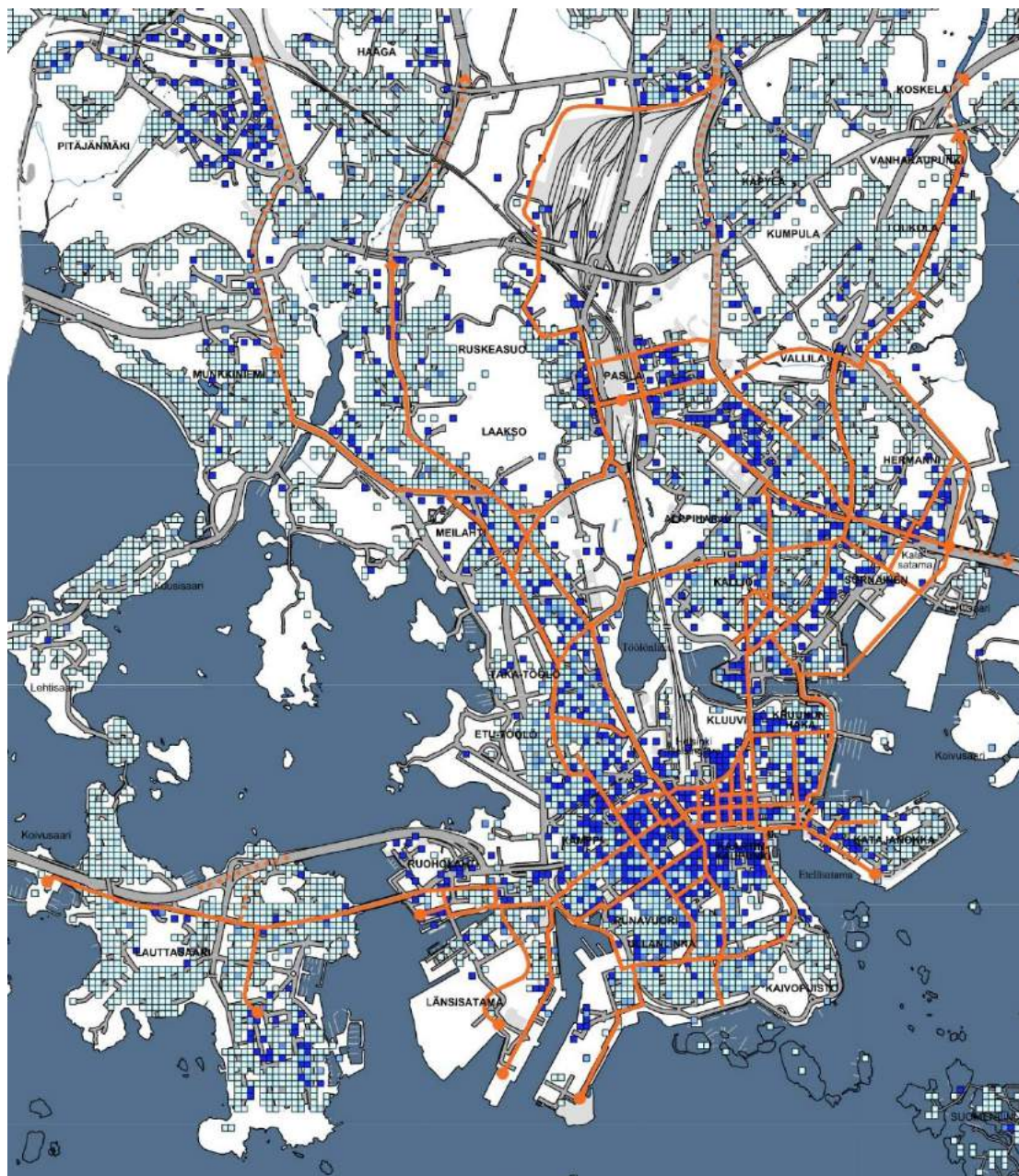






## 4.22 Työpaikat

Työpaikkojen osalta on tehty myös painopoistetarkastelu suhteessa ehdotettuun jalankulkupainotteisten katujen verkkoon. Työpaikat sijaitsevat painotetusti ydinkeskustassa, jonka jälkeen Kampin ja Vallilan sekä lisäksi Hämeen tien ja Teollisuuskadun varren alueet alkavat nousta esiin.



*Työpaikat 50 x 50 m ruuduittain jaoteltuna 5 tiheysluokkaan, mitä tummempi sininen sitä enemmän työpaikkoja (työpaikkatietojen lähde: HSY/seutu cd 2012):*

*Työpaikat (työpaikka/ruutu)*

*Luokka 1: 0-9*

*Luokka 2: 10-19*

*Luokka 3: 20-29*

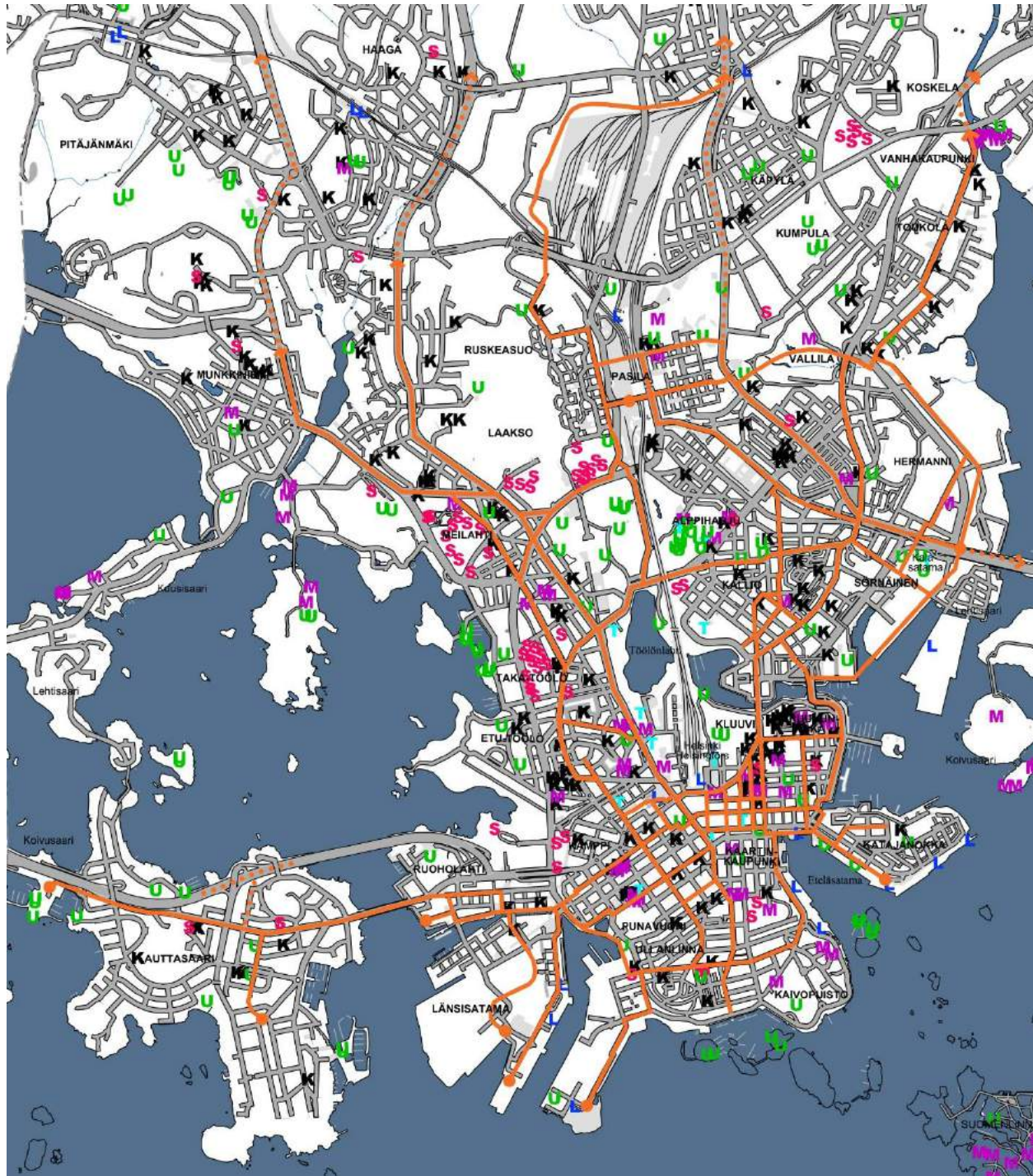
*Luokka 4: 30-39*

*Luokka 5: 40-*



#### 4.23 Palvelut

Jalankulkupainotteisten katujen sijoittuminen palvelujen suhteen on kolmas tärkeä tekijä.



Palvelut ja jalankulkupainotteiset kadut. Palvelut on esitetty kirjaintunnuksin:

*T* teatterit, elokuvateatterit, konsertti- ja kongressitalot, ooppera

*S* sairaalat ja terveyskeskukset

*M* kirjastot, museot ja näyttelyhallit

*K* koulut ja oppilaitokset

*U* urheilu- ja liikuntahallit, kokoontumisrakennukset

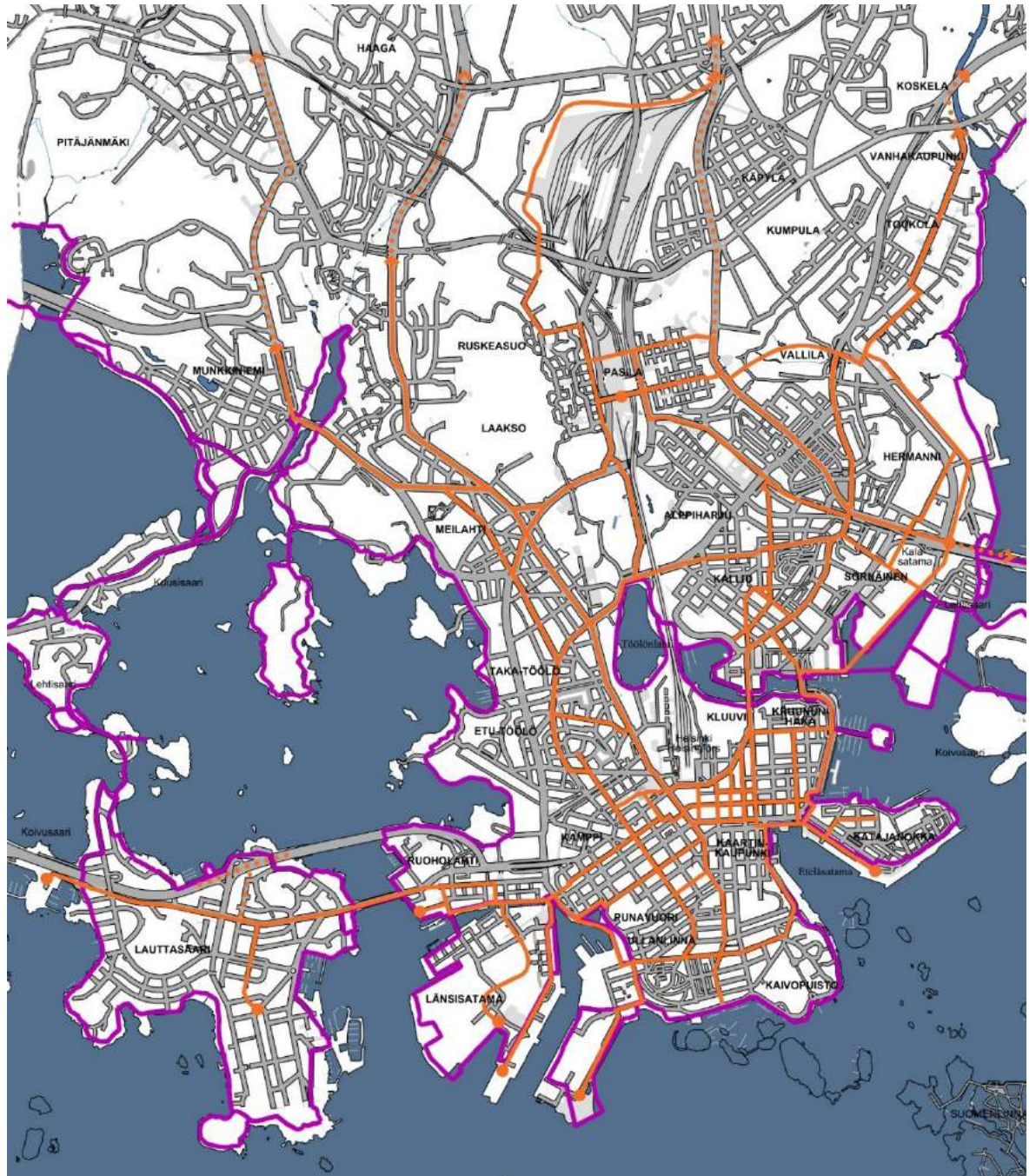
*L* rautatie- ja linja-autoasemat, lento- ja satamaterminaalit

(Lähde: HSY/SeutuCD 2014).



#### 4.24 Rantareitti

Rantaviivan avaaminen kaikille on ollut jo pitkään Helsingin kaupunkisuunnittelun periaatteena. Kantakaupungissa Länsisatama ja Kalasatama vapautuivat asumiskäyttöön kun satamatoiminnot siirtyivät muualle. Näitä uusia kaupunginosia rakennetaan 2030-luvulle asti. Koivusaarta suunnitellaan parhailaan. Tulevina vuosina merellisiin kaupunginosiin saadaan lisää avointa rantareittiä, asumista ja liikuntapaikkoja. Kantakaupungin jalankulkupainotteisten katujen verkko ja rantareitti täydentävät toisiaan.



*Jalankulkupainotteinen kantakaupunki, tarkasteltavat katujaksot (oranssi), rantareitti viiteaineistona lila.*



#### 4.25 Aukiot, puistot ja puistikot

Helsingin niemen aukiot, puistot ja puistikot jaksottavat hyvin ehdotettua jalankulkupainotteisten katujen verkkoa



*Ehdotetut jalankulkupainotteiset kadut sivuavat lähes kaikkia korttelirakenteen sisäisiä Helsingin niemen puistoja, puistikoita ja aukioita.*

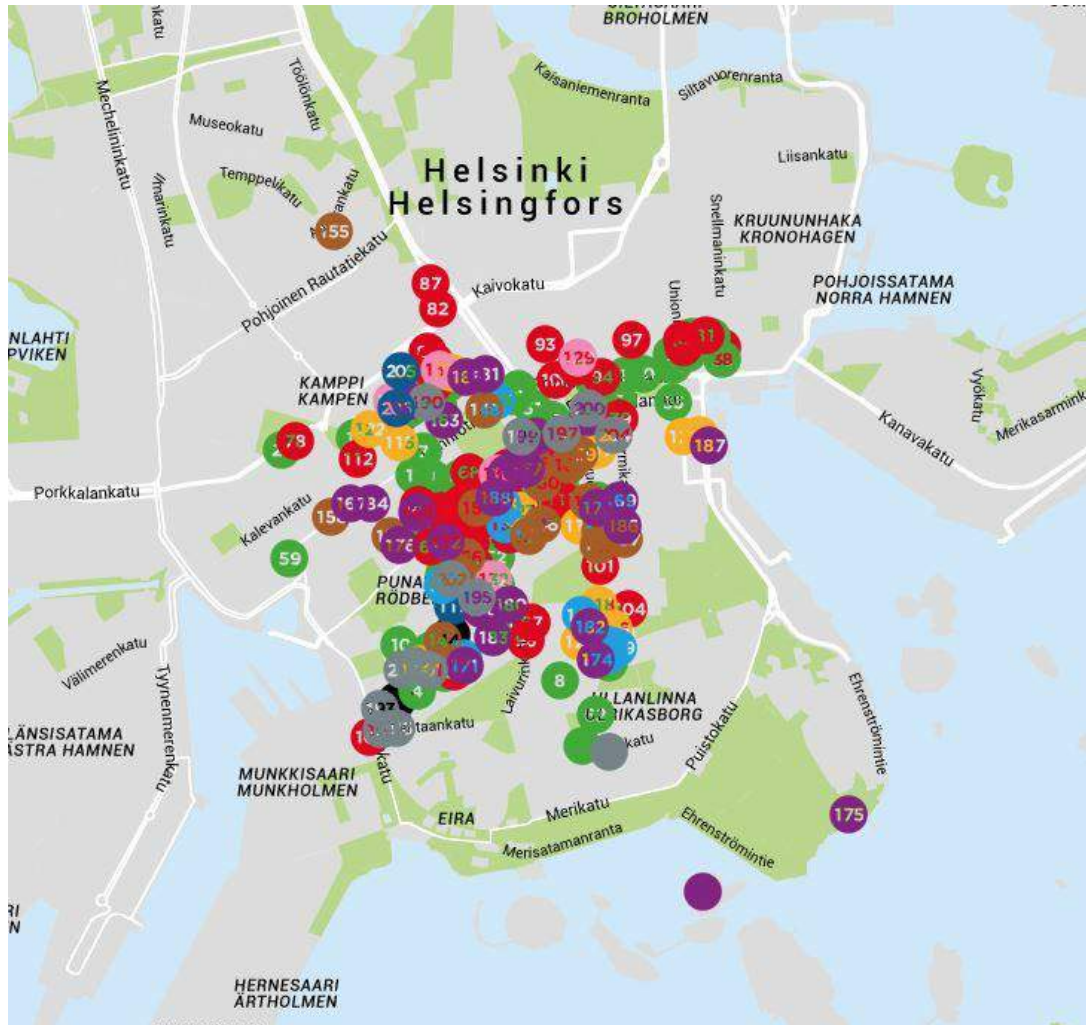
#### 4.26 Helsinki Design District

Design District Helsinki on luovien tekijöiden keskittymä Helsingin sydämessä. Se levittäytyy Punavuoresta Kaartinkaupungin, Kampin ja Ullanlinnan suuntaan.

Mukana ovat tunnetuimmat suomalaisen muotoilun lippulaivatoimijat, kuten Artek, Marimekko ja Designmuseum, lisäksi jäsenistö on monipuolinen. Designputiikkien ja gallerioiden rinnalla verkostossa on kokonaisvaltaisella muotoilullaan erottuvia ravintoloita, kahviloita ja hotelleja, sekä kasvava luovien palveluiden tuottajien joukko.

Design District Helsinki syntyi vuonna 2005 ideasta koota yhteen paikalliset luovien alojen toimijat. Toiminnan tarkoituksena on tehdä seutua ja sen toimijoita tunnetuksi Helsingin designalueena ja luovana keskittymänä ja vahvistaa

osaltaan Helsingin roolia muotoilualueena. Yhdistys on koko historiansa ajan tehnyt tiivistä yhteistoimintaa ja markkinointia, ja sen toimintaa suunnitellaan yhteistyössä eri matkailualan organisaatioiden kanssa. Yhteistyön tulosta ovat mm. designkävelykierrokset – opastetut esittelykierrokset, jotka toteutetaan yhteistyössä Happy Guide Helsingin kanssa.



Design District Helsinki, eri toimijoiden sijoittuminen, mm. Fredrikinkatu ja Korkeavuorenkatu ovat keskeisessä asemassa.



### 4.3 Joitain nykytilanteen ongelmia ja mahdollisuuksia

#### Esimerkkinä Runeberginkatu

Runeberginkatu on kaupunkirakenteellisesti Töölön sydän. Yksittäisenä paikana Töölöntorin alue, jota Runeberginkatu sivuaa asema on kaupunkirakenteessa korostunut.



*Pitkät kadunlytykset, logistiikan järjestämisen ongelmat, pyöräilyn vaikeudet ja ankea katutila sekä ajoneuvoliikenteen häiriötekijät ovat Runeberginkadulle ominaisia.*

Runeberginkatua leimaa voimakas läpiajoliikenne, erityisesti välillä Töölöntori - Caloniuksenkatu. Läpiajoliikenteen haitat ovat suuret. Paikoitellen kadulla keskustelu on läpiajoliikenteen melun vuoksi vaikeaa. Katu on kuitenkin suurelta osin kauppakadun luonteinen. Joukkoliikenteen asema on myös vahva.



Katujakso on kuitenkin menettänyt paljon viehätystä muodostuessaan läpiajoliikenteen rasittamaksi pääkatuverkon osaksi.

Kehitystä tulisi kääntää. Runeberginkadulla on edellytykset palata paremmaksi kaupunkielämän keskuksesi

Esimerkinä Fleminginkatu ja Franzeninaukio

Fleminginkatu muodostaa Porthaninkadun kanssa Kallion keskeisesti läpäisevän jalankulkuyhteyden. Se osaltaan yhdistää Hakaniemen Helsinginkadulle ja siitä pohjoiseen.



*Franzeninaukio.*

Kadulla on asuntokadun/vaativattoman liikekadun luonne. Katu on ajoneuvoliikenteen tarpeisiin ylileveän ja jalankulkijalle aution tuntuinen. Leveällä kadulla ajonopeudet saattavat kuitenkin satunnaisesti olla kovia.

Katua voitaisiin parantaa useita tavoitteita toteuttaen.

## 5. JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Tärkeimmän liikennemuodon jalankulun suunnitteluun tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Tätä työtä tehtäessä on konkretisoitunut se että kaikilla muilla liikennemuodoilla on erityissuunnittelijansa. Jalankululla ei ole. Jalankulutilan suunnittelu jää helposti, kävelykeskustaa lukuun ottamatta, toisarvoiseen asemaan. Jatkossa tulisikin selvittää miten jalankulkuun liikennemuotona ja jalankulkuun sosiaalisena toimintona voitaisiin kiinnittää riittävää huomiota ja miten kaupunkisuunnitteluviraston omaa työtä asiassa organisoidaan. Yleismaailmallinen kehitys suuremmissa kaupungeissa nostaa jalankulun asemaa edelleen. Asiaan liittyy myös kaupunkielämän palautusprosessi. Jalankulun suunnittelua tarvitaan.

Monessa kaupungissa on julkaistu jalankulkustrategioita. Strategioissa on parhaimmillaan haluttu miettiä miten kaupunki kokonaisuutena ts. koko kaupungin hallinto ja palvelut voivat jalankulkua edistää. Tällöin mukana ovat olleet esim. terveyspalvelut kuin asukasliikkeetkin. Mahdollisesti asiaa voisi harkita Helsingissäkin.

Tässä työssä on esitetty kantakaupungin jalankulkupainotteisten katujen verkko. Verkon toteuttamiselle tulisi laatia toteuttamisohjelma. Samalle katujaksolle tehtäviä muutoksia tulisi toteuttaa koordinoitusti, kaikki tarpeelliset muutokset samalla kertaa.





**Helsingin kaupunki**  
**Kaupunkisuunnitteluvirasto**

Käyntiosoite  
Kansakoulukatu 3  
00100 Helsinki  
Postiosoite  
PL 2100  
00099 Helsingin kaupunki  
Puhelinvaihde  
09 310 1673  
[www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv)